GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO

N.° 7 — TORINO, Martedì 8 Gennaio — 1861

PREZZO D'ASSOCIAZIONE	Anno	Semestre	Trimestre
Per Torino . . . . L.	40	21	11
» Provincie, Toscana e Romagna »	48	25	13
» Estero (franco ai confini) . . . »	50	26	14

Torino alla Tipografia G. FAVALE e C., via Bertola (già Gambero), n. 1. — Provincie con mandati postali affrancati (Milano e Lombardia anche presso Brigola). Fuori Stato alle Direzioni Postali.
Il prezzo delle associazioni ed inserzioni deve essere anticipato.
Le associazioni hanno principio col 1° e col 16 d'ogni mese.
Inserzioni 25 cent. per linea o spazio di linea.

PREZZO D'ASSOCIAZIONE	Anno	Semestre	Trimestre
Stati Austriaci, e Francia . . . . . L.	80	46	26
— detti Stati per il solo giornale senza i Rendiconti del Parlamento (franco) »	58	30	16
Inghilterra, Svizzera, Belgio, Stato Romano »	120	70	36

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE FATTE ALLA SPECOLA DELLA REALE ACCADEMIA DI TORINO, ELEVATA METRI 275 SOPRA IL LIVELLO DEL MARE.

Data	Barometro a millimetri			Termomet. cent. unito al Barom.			Term. cent. esposto al Nord			Minim. della notte	Anemoscopio			Stato dell'atmosfera		
	m. o. 9	mezzodì	sera o. 3	matt. ore 9	mezzodì	sera ore 3	matt. ore 9	mezzodì	sera ore 3		matt. o. 9	mezzodì	sera ore 3	matt. ore 9	mezzodì	sera ore 3
7 Gennaio	733,16	733,80	733,18	— 4,1	+ 0,8	— 0,1	— 7,3	— 2,5	— 2,1	— 9,6	S.O.	O.S.O.	O.S.O.	Sereno con nebb.	Nug. sottili	Nug. sottili

PARTE UFFICIALE

TORINO, 7 GENNAIO 1861

VITTORIO EMANUELE II, ECC. ECC.

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il Quartier generale principale dell'armata da Noi comandata nel mezzogiorno d'Italia s'intenderà sciolto dal 1.° corrente mese.

Il Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari della Guerra è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto, che sarà registrato alla Corte dei Conti.

Dato a Torino, addì 6 gennaio 1861.

VITTORIO EMANUELE.

M. FANTI.

Relazione a S. A. R. fatta dal Ministro dei Lavori Pubblici in udienza del 26 dicembre p. p.

Altezza Reale,

L'importanza delle ferrovie nello stadio di trasformazione civile e politica, pel quale l'Italia procede ora al compimento de' suoi destini, è grande e molteplice oltre ogni dire. Le ferrovie, richiamando pei varii passaggi dell'alpi, che l'arte umana è intenta a rendere accessibili alla locomotiva, la corrente del traffico europeo verso gli scali italiani del Mediterraneo e dell'Adriatico, sono destinate a suscitare ed a sviluppare, nelle nostre contrade da esse solcate, le latenti forze, le trascurate risorse economiche, ed a restituire alla Penisola il passato splendore nell'ordine degli interessi materiali. Sono esse le ferrovie, che, collegando colla rapidità dei mezzi di trasporto le varie parti della Penisola, disgiunte e scomposte fino ad ora, più che per le circostanze topografiche, per la moltiplicità di Stati distinti, per i disparati principii di governo, e per le vedute preponderanti di straniera tirannide o diffidenza, debbono cementare mirabilmente la appena conquistata unità politica della patria, fornire a questa la possibilità di opporre ai suoi nemici esterni pronti mezzi di difesa, e dissipare qualunque timore di ostacoli durituri al più normale interno suo ordinamento.

Se pertanto, sotto il primo degli indicati aspetti, apparisce di una utilità somma l'attuare in Italia una vasta rete di ferrovie, e il far sì che questa rete venga compiuta plausibilmente sia nei rispetti tecnici, che negli economici e nei finanziarii, sotto il secondo punto di vista risulta come una necessità suprema, incalzante per la Nazione, che a ciò si provvegga immantinente, senza la minima perdita di tempo. Imperciocchè, per altre nazioni dei pari omogenee, i risultati del processo unificatore, pei quali esse oggidì figurano nel novero degli Stati di primo ordine, poterono venir predisposti e maturarsi per mezzo di lunghe e di fortunate preparazioni storiche, ma presso di noi occorre che sorgano d'improvviso già completi e solidi, se si vuole che il nuovo Regno si mantenga, frammezzo a qualsiasi prova, incrollabile nell'alta posizione che ha saputo crearsi rimpetto agli altri Stati di Europa.

Se non che, mentre nelle condizioni in cui l'Italia si trova, evidenti ragioni politiche d'attualità aggiungono un carattere d'urgenza al carattere d'utilità che è proprio delle questioni di strade ferrate, le ragioni politiche medesime sono quelle che tendono ad allontanare, od a rendere meno accessibili, i mezzi d'esecuzione, ossiano i capitali disponibili nelle forme e nelle quantità che bastino ad appagare il legittimo pubblico desiderio, e l'interesse supremo dello Stato in ciò che si riferisce alle strade ferrate.

D'altra parte, mentre è vivamente sentito il bisogno di un sistema omogeneo di ferrovie subordinato all'idea dell'interesse generale della Penisola, esistono nelle singole provincie di questa imprese iniziate, concessioni state fatte dai Governi precedenti, le quali sono talvolta fra loro discordanti, o per lo meno non furono suggerite da un concetto comune, dietro concerti stabiliti coi vicini paesi della Penisola, nello scopo che ne risultasse un tutto armonico. L'esame circa alla validità di concessioni antecedenti, e quando siano riconosciute valide, intorno all'opportunità delle modificazioni da introdursi in esse, la ricerca della miglior maniera di trarre partito del fatto compiuto di parziali tronchi esistenti ovvero di rapporti di diritto incontestabilmente stabiliti, viene a complicare il problema dell'attuazione di una rete ferroviaria in Italia.

Egli è perciò che il compito di un Governo, nei riguardi delle questioni di strade ferrate, non fu mai cotanto arduo e grave come lo è quello del Governo del Re nel momento presente, ed è ben naturale, che esso senta ora più che mai il bisogno di circondarsi di tutti quei maggiori lumi che valgano ad appianare la via irta di difficoltà per la quale dee procedere, onde tradurre in atto i più plausibili fra i progetti, soddisfare a tanti giusti desiderii, provvedere insomma alle stringenti necessità del presente, e ciò senza pregiudicare all'avvenire.

In altri grandi Stati si credette opportuna la istituzione di un Comitato consultivo che riunisca in sè uomini competenti in materia finanziaria, amministrativa, economica, giuridica, strategica, al cui esame e parere sottoporre i moltiformi aspetti delle questioni di strade ferrate da costruirsi; e da istituzione siffatta si ebbero soddisfacenti risultati nell'interesse non solo della pubblica amministrazione, ma in quello eziandio dei commerci, delle popolazioni, delle società private medesime che assumevano la costruzione e l'esercizio di codesti poderosi strumenti dell'odierna civiltà.

Nelle antiche provincie, con Sovrana patente 19 febbraio 1845, veniva costituito un Consiglio speciale delle strade ferrate, ma con attribuzioni circoscritte alle emergenze d'allora, allo esame, cioè dei progetti d'arte e dei contratti riflettenti le ferrovie da Genova a Torino per Alessandria e da Alessandria per Novara al Lago Maggiore, le quali il Governo Sardo aveva deliberato di costruire ed esercitare a carico suo proprio. Ond'è che nel 1858, essendo compiute le grandiose opere di quelle linee importantissime, e mancandogli perciò la primitiva sua ragione di essere, cessò dalle conferitegli funzioni il Consiglio medesimo.

Dal 1858 in poi venendosi man mano a restringere tutte le questioni di ferrovie entro la sfera di due soli esercizii, cioè entro quella delle linee costrutte, acquistate od esercite dallo Stato, ed entro l'altra delle linee costrutte od esercite dalla *Società Vittorio Emanuele*, non potevano occorrere disquisizioni di grave momento, per cui non doveva essere sentito il bisogno d'un Corpo consultivo, a cui deferire lo apprezzamento delle vedute finanziarie, economiche, strategiche e politiche, che tanto strettamente vanno connesse coi progetti di estese reti ferroviarie.

Ma le sorti tanto mutate del Regno e il maraviglioso allargamento de' suoi confini, unitamente alla urgenza e alle difficoltà più sopra avvertite, inducono il riferente a proporre all'A. V. R., che venga ricostituito uno speciale *Comitato consultivo per le Strade ferrate*, ma con missione diversa e più alta di quella attribuita al Consiglio creato nel 1845, con missione cioè di cooperare co' suoi lumi alla soluzione dei problemi che diremmo superiori o preliminari in fatto di strade ferrate; intendendosi in pari tempo di mantenere intatte le attribuzioni che per legge competono nei rispetti tecnici al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale continuerà a disimpegnare, come fece sinora con somma lode, le incumbenze che gli verranno affidate, corrispondenti all'indole della sua istituzione.

Le questioni di strade ferrate sulle quali, ad avviso del riferente, potrebbe utilmente essere chiamato, specialmente nei casi dubbi, il parere del nuovo Consiglio di cui si propone la istituzione, sono di varie specie:

— Appartengono alla prima quelle relative alla maggiore o minore convenienza della attuazione di una linea, ed alla entità dei sacrificii i quali sia utile che sopporti lo Stato perchè essa venga costrutta — alla scelta del sistema per effettuarne o agevolarne la costruzione, se cioè a spese dello Stato, se per mezzo dell'industria privata aiutata con sussidi o con garanzia d'interesse, — alla preferenza da darsi ad un tracciato piuttosto che ad un altro di una linea genericamente ammessa; e ciò tutto subordinatamente ai riguardi economici, politici, strategici del presente, ed in vista dello sviluppo avvenire presumibile della rete delle ferrovie — alla validità delle concessioni fatte dai cessati Governi, ed alle modificazioni da introdurvi per adattarle al nuovo ordine di cose.

S'aggiungono le questioni pur gravissime, che si potrebbero presentare, aventi relazione al coordinamento generale delle linee, al più razionale raggruppamento di esse a norma dei varii interessi pubblici e privati cui servono, sicchè dalla riunione di diversi tronchi in un sistema risulti la maggior somma di vantaggi possibile, tanto per chi usar deve delle ferrovie, quanto per chi si incarica del loro esercizio. — Altri Stati che ci precedettero nella attuazione di una vasta rete di strade ferrate non si curarono sulle prime che di costrurre o di incoraggiare la costruzione di molte linee, ma dovettero poi accorgersi, che l'organizzazione di estesi gruppi ferroviarii affidati all'industria privata esercitava una influenza capitale sul regolare andamento del servizio e sulla prosperità delle imprese, e quindi, non senza gravi sacrificii, e non senza ostacoli serii, ebbero ad imprendere un altro intricatissimo lavoro, quello cioè di promuovere un riparto più omogeneo e più economico della rete compresa nel territorio dello Stato in varie grandi circoscrizioni, capaci ciascuna di alimentare la speculazione di Compagnie solide ed aventi a loro disposizione mezzi adequati all'entità dei servizii. L'esperienza altrui non debbe andar perduta per noi, epperciò mentre ne siamo ancora in tempo, almeno per molta parte d'Italia, importa grandemente aver di mira, che la sollecita attuazione delle linee proceda in modo da non frapporre incagli alla razionale organizzazione del sistema complessivo, e che il presente anzichè pregiudicare, non faccia che fissare il più conveniente addentellato per l'avvenire.

Altro campo agli studi del Comitato medesimo porgerà l'esame dei quaderni d'oneri annessi alle concessioni, la revisione delle tariffe, quella delle varie leggi esistenti, o la compilazione di altre nuove, intorno al controllo, alla polizia delle strade ferrate, condizioni indispensabili tali leggi di un buon andamento del servizio delle ferrovie, tanto più dopo la riunione in un solo Regno di tanti Stati retti finora con istituzioni diverse.

Moltissime sono le questioni, toccanti alle accennate varie categorie, che il riferente avrà occasione di sottoporre immediatamente al Consiglio delle strade ferrate, ove all'A. V. piaccia di sancirne la istituzione.

E qui il riferente chiede il permesso a V. A. R., attesa l'immensa importanza dell'argomento, di dare, anche a rischio di dover rendere alquanto estesa questa relazione, un cenno sommario della situazione del sistema ferroviario nelle singole provincie d'Italia al momento in cui vennero a formar parte di un solo Regno; quindi di ciò che si è fatto di recente in seguito delle annessioni di quelle provincie; e finalmente di quanto si ha da fare quindi innanzi, secondo l'avviso del riferente medesimo.

I.

Nelle antiche Provincie, o per meglio dire nel Regno Sardo propriamente detto, trovavasi compiuta, all'epoca dell'ultima guerra coll'Austria, una estesa rete di ferrovie, costruite in parte dallo Stato, in parte da società private, le quali, mano mano, o per acquisti o per assunzione di esercizio, sono venute a raggrupparsi in due gestioni, tenute l'una dallo Stato l'altra dalla Compagnia Vittorio Emanuele. Come spettanti alla prima gestione figurano la linea da Torino a Genova per Alessandria (chil. 168), e quella da Alessandria per Novara ad Arona (chil. 102) con diramazioni da Mortara a Vigevano (chil. 13) e da Genova a Voltri (chil. 15) — la linea da Torino a Cuneo (chil. 87) colle diramazioni da Savigliano a Saluzzo (chil. 16) e da Cavallermaggiore a Bra (chil. 13) — la linea da Torino a Pinerolo (chil. 38) — la linea da Alessandria ad Acqui (chil. 34) — la linea da Alessandria verso il confine Piacentino (chil. 71), con diramazione da Tortona a Novi (chil. 19).

Appartenenti alla gestione della *Società Vittorio Emanuele* sono la linea da Torino al Ticino per Vercelli e Novara (chil. 110) e da Torino a Susa (chil. 53), colle diramazioni da Chivasso ad Ivrea (chil. 34), da Santhià a Biella (chil. 30), e dalla stazione in Torino della suddetta linea Vittorio Emanuele alla stazione, pure in Torino, della linea di Genova (chil. 5) — la linea da Vercelli a Valenza per Casale (chil. 42) esercita sinora dalla Società Vittorio Emanuele, e passata recentemente in proprietà dello Stato.

Vale a dire chil. 574 eserciti dallo Stato, e chil. 274 dalla Compagnia Vittorio Emanuele. In tutto chil. 848.

A queste debbonsi aggiungere la linea dell'Ossola (chil. 60) concessa fino dal 1857, sulla quale si stanno incominciando i lavori, e la linea da Torreberetti a Pavia (chil. 47), concessa poco dopo l'annessione della Lombardia, della quale i lavori sono incominciati.

Riguardo alla Lombardia, all'epoca della pace di Villafranca, vi si trovava costituita la Società delle ferrovie *Lombardo-Venete, Centrale Italiana ed Austria Meridionale*, la quale, nel territorio Lombardo, aveva costrutto e teneva in esercizio: — la linea Magenta-Milano-Peschiera (chil. 176) — la linea Milano-Camerlata presso Como (chil. 44). In tutto chilometri 220. Di più altre concessioni, sulle quali il trattato di Zurigo riservò i diritti di quella Compagnia, senza che fossero intrapresi i lavori, e che formarono posteriormente oggetto di una speciale Convenzione, 25 giugno 1860, approvata dai poteri legislativi, della quale si dirà in seguito.

Nell'Emilia, poco dopo l'annessione di quella Provincia, si apriva all'esercizio l'intera linea dall'antico confine Piacentino collo Stato Sardo alla città di Bologna (chil. 170), spettante, pel tratto da Piacenza a Bologna (chil. 144), alla sucitata Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale, e il resto, cioè chil. 26, alla gestione dello Stato. Di più si aveva la concessione alla Compagnia medesima delle linee da Reggio a Borgoforte, poscia abbandonata colla Convenzione 25 giugno sopracitata, e da Bologna al confine Toscano verso Pistoia, sulla quale alcuni lavori erano incominciati. Nell'Emilia medesima poi la concessione delle ferrovie Romane fatta dal Governo Pontificio, che dovette essere rifusa in una nuova Convenzione, la quale sarà presentata al prossimo Parlamento.

Nella Toscana si riscontrarono già costrutte ed aperte al pubblico: — la linea da Firenze per Empoli a Livorno (chil. 99) — la linea da Firenze a Pisa per Pistoia e Lucca (chil. 100) — la linea da Empoli per Siena a Torrita (chil. 131) — la linea (privata) da Montebamboli al mare (chil. 26). In tutto chil. 356. — Oltre alle preaccennate vi sono in costruzione: la linea da Pisa a Porta (1) (chil. 43), da Firenze a Figline (chil. 40), da Torrita a Chiusi (chil. 23), da Asciano a Grosseto (chil. 89). In tutto chil. 195. — E trovansi poi già definitivamente concesse e da costruirsi immediatamente: la *Maremmana* da Livorno al Chiarone (chil. 207). — Dal Fitto di Cecina alle Moje Volterrane (chil. 28). — Il compimento dell'Aretina, da Figline all'antico confine romano per Arezzo (chil. 79). — Da Serravezza alla linea di Porta, a cavalli, (chil. 5). In tutto chil. 319, che aggiunti agli altri indicati danno un complesso di chil. 870 per le provincie toscane.

Fatta eccezione della linea da Pistoja alla Porretta, che forma parte del sistema lombardo e della centrale italiana, della Aretina sulla quale, stante la dichiarata decadenza della compagnia assuntrice, i lavori continuano provvisoriamente per conto dello Stato, in pendenza delle trattative iniziate per una nuova concessione all'industria privata, e delle due brevi linee di Montebamboli e di Serravezza, le ferrovie toscane si possono distinguere in tre gruppi; il gruppo delle *Livornesi* costituito sul principio del corrente anno mediante la fusione di varie minori imprese (chil. 242), il gruppo delle *Senesi* (chil. 243) ed il gruppo della *Maremmana* (chil. 235).

Nell'Umbria e nelle Marche evvi la concessione delle *Ferrovie Romane* lungo l'Adriatico fino ad Ancona, che fu oggetto di una speciale convenzione col Governo, da presentarsi al Parlamento; e da Ancona a Roma, riguardo alla quale però la posizione della compagnia concessionaria in faccia al Governo del Re non fu peranco determinata, pendendo trattative.

— Nel territorio napolitano finalmente si hanno costrutte: — la linea da Napoli a Vietri presso Salerno conceduta al sig. Bayard (chil. 48 circa), con diramazione da Torre Annunziata a Castellamare (chil. 8 circa) — la linea da Napoli a Capua (chil. 44), la quale si prosegue per conto del Governo da Capua verso Ceprano, limite colle provincie romane, per una lunghezza di chil. 96, di cui 63 già presso a poco ultimati — la linea che, staccandosi dalla precedente, va per Nola e Sarno a S. Severino (chil 42), prossima a compiersi e già esercita fino a Sarno. In tutto chil. 205 costrutti o presso al loro termine, e 33 in corso di costruzione meno avanzata.

Di più, nel territorio napoletano medesimo, varie concessioni, che non hanno ancora avuto principio di esecuzione, e delle quali si accennano le principali, cioè: la prima fatta nel 1855, secondo il sistema del sussidio per parte del Governo, al signor Emanuele Melisurgo per la ferrovia da Napoli a Brindisi — la seconda al signor Delahante e compagnia, accordata con atto 24 agosto 1860, secondo il sistema di una garanzia di interesse sopra un importo chilometrico determinato, per la linea dal Tronto fino a Taranto, con diramazioni per Otranto, Lecce, Brindisi, Bari, Barletta e Termoli, e per altre due linee attraverso gli Apennini destinate a congiungere Napoli all'Adriatico — la terza fatta dal Dittatore delle provincie napolitane alli signori Adami e Lemmi con atto 25 settembre 1860, per il compimento o la costruzione a spese dello Stato e dietro determinati obblighi e vantaggi dei concessionari, delle linee qui appresso indicate: 1° quelle necessarie alla connessione delle ferrovie Napoletane colle Romane, tanto nel versante del Mediterraneo quanto dell'Adriatico; 2 la riattivazione dei lavori di quelle fra le suddette che erano già in corso per conto del Governo; 3° le linee da Napoli a Foggia, da Salerno a Potenza, e quindi nella duplice direzione di Bari a Taranto e di Cosenza a Reggio; 4° le linee della Sicilia da Messina a Catania e Siracusa, e da Catania a Castrogiovanni e Palermo, colle trasversali da Palermo a Girgenti e Marsala. — La concessione Adami e Lemmi veniva poscia modificata con alcuni articoli addizionali stipulati il 13 ottobre 1860.

Riassumendo — le varie provincie italiane nel momento della loro riunione o poco dopo, contavano chil. 1799 di linee costruite, oltre chil. 654 in corso di costruzione o da costruirsi immediatamente, in forza di concessioni riconosciute e definitive, e senza parlare di concessioni non ancora accettate dal Governo di S. M.

Questi sono gli elementi dei quali si dovette e si dovrà valere il nuovo Stato onde raggiungere lo scopo di dotar l'Italia di una vasta rete di ferrovie.

Se guardiamo all'indole delle concessioni, fortunatamente la topografia della penisola, la quale non permette che il tracciato delle ferrovie esca da certi confini prescritti dalla natura, fu di salvaguardia al paese contro il male che potevano recare i Governi. In Lombardia per altro, la vasta pianura del Po lasciando luogo a combinazioni diverse di linee, era naturale che la rete concessa dal Governo austriaco non fosse quella precisamente che sarebbe stata da un Governo nazionale adottata. Ma la fitta popolazione e la rigogliosa vita economica fanno sì, che ivi non vi abbiano linee inutili o poco convenienti fra quelle stabilite, e quando vi si introducano alcune aggiunte, la rete si presta ad essere perfezionata. — Negli Stati pontificii le stipulazioni degli atti di concessione furono affatto abnormi sotto molti aspetti. Basti citare la circostanza che in essi venivano accordati dieci anni di tempo per l'ultimazione di linee per le quali altri Governi avrebbero imposti pochi mesi. Ciò indica abbastanza quanto il Governo fosse restio nell'ammettere la necessità delle ferrovie. — A Napoli la lunga storia delle trattative di concessioni andate a vuoto nei momenti più propizi all'industria delle ferrovie, dimostra ad evidenza che il governo borbonico non le voleva assolutamente. Un prezioso tempo fu ivi perduto. Solo alla vigilia della sua ruina quel Governo si trovò trascinato a mutare proposito.

II.

A completare il quadro della situazione presente delle ferrovie in Italia è d'uopo aggiungere ciò che fu fatto, nell'annata che sta per chiudersi, per opera del Governo e del Parlamento Nazionale. L'annata non può dirsi certamente trascorsa senza frutto.

La convenzione 25 giugno 1860 colla Compagnia concessionaria delle linee *lombarde* e *centrale italiana*, approvata dai poteri legislativi, separò nel rispetto amministrativo la rete situata negli Stati di S. M. da quella che la medesima Compagnia possiede nei paesi soggetti all'Austria, misura preliminare indispensabile, ma che non riuscì cosa facile a combinare stante le clausole del trattato di Zurigo. Essa ha predisposto le basi d'un distacco assoluto. — La convenzione medesima stabilì, che si desse mano ai lavori di molte linee importanti. Infatti il tronco aperto in questi giorni da Rhò a Gallarate (chilometri 27) è precursore della prossima ultimazione d'altri tronchi a cui si lavora ad un tempo. — Nel corso dell'anno che sta per cominciare dev'essere aperta la linea da Milano a Piacenza (chil. 65), mentre che saranno spinte con tutta energia le opere di costruzione del ponte sul Po presso quest'ultima città. — S'incominciano pure alacremente, per essere compiuti presso a poco all'istessa data, i lavori della linea da Milano a Pavia e del ponte sul Ticino (chil. 31

---

(1) Una convenzione da presentarsi al prossimo Parlamento è intesa a provvedere alla riunione di Porta con Massa fin dove giungerà la linea littorale ligustica, mediante un tronco di chil. 5 assunto dalla Compagnia livornese.

dal punto di diramazione a Nosedo), e stanno per esserlo quelli da Bologna a Pontelagoscuro per Ferrara (chil. 48), e dell'altra da Bologna a Vergato sulla direzione di Pistoja (chil. 35). — Nel mentre che la già citata convenzione colla Compagnia delle ferrovie romane, che verrà sottoposta al prossimo Parlamento, è intesa ad assicurare la costruzione della linea da Bologna ad Ancona (chil. 206) per la fine dell'anno medesimo che sta per incominciare.

Così, tenuto conto, che una concessione anteriore, come si disse, assicura la costruzione del tronco da Pavia a Torreberetti contemporaneamente alla linea preaccennata da Milano a Pavia, e che un'altra stabilisce la costruzione della via ferrata dell'Ossola, compiendosi anche i lavori tra Gallarate e Sesto Calende (chil. 17), si può fare assegnamento che entro un anno, o poco più per quest'ultimo tratto, — dai piedi delle Alpi a Susa, a Domodossola, a Como, per Torino, per Novara e per Milano, sarà compita una non interrotta comunicazione, tranne in questa ultima direzione il ponte sul Po a Piacenza, fino ad Ancona, e da Milano una linea diretta all'emporio di Genova, passando per Pavia, Torreberetti ed Alessandria. — E ciò nella certa aspettativa, che nell'anno successivo s'aprano: — in Lombardia, le linee Lecco-Bergamo (chil. 36), Cremona-Crema-Treviglio (chil. 60), (rimanendo in pari tempo riservata la costruzione del tronco da Treviglio a Coccaglio alla verificazione del caso contemplato all'articolo 2 della convenzione 25 giugno 1860) — fra la Lombardia e l'Emilia, il ponte di Piacenza; — fra l'Emilia e la Toscana il passaggio della Porretta da Vergato a Pistoja (chil 60); — nell'Emilia, il tronco da Castel-Bolognese al nuovo porto di Ravenna (chil. 45). In tutto chil. 630 dipendenti dalle due convenzioni, l'una colla *Compagnia lombarda e centrale italiana* che ha ricevuto forza di legge, e l'altra colla *Compagnia delle ferrovie romane*, alla quale il riferente si lusinga che il Parlamento prossimo vorrà accordare la sua approvazione. Di queste linee, chil. 429 saranno ultimati nell'annata che sta per cominciare, oltre alla linea a cavalli di Alzo (chil. 42), ed al primo tronco della linea del litorale da Sarzana a Massa (chil. 17), il quale del pari debbe essere ultimato entro l'annata medesima.

Il contratto approvato recentemente per legge della costruzione della ferrovia delle riviere liguri (chil. 275), oltre la diramazione di Carrara (chil. 5), sta per dotare lo Stato di un'altra fra le più importanti comunicazioni nei riguardi politici, strategici ed economici. Irta una tanta intrapresa di difficoltà topografiche e tecniche straordinarie, abbandonata dalla speculazione privata, la rappresentanza nazionale, conscia come era dei grandi interessi implicati in quell'opera colossale, non stette in forse davanti ai sacrifizii che essa necessariamente imponeva.

Aggiungasi la sopracitata linea a cavalli da Novara ad Alzo a completare l'indicazione delle ferrovie concesse in questi ultimi mesi, e si avranno altri chil. 952 di linee, delle quali nell'anno che volge al suo termine fu assicurata la prossima esecuzione, da aggiungersi ai 1799 delle linee costrutte ed ai 654 delle linee o in costruzione o definitivamente concesse, risultando così un complesso di chil. 3405, di strade ferrate italiane costruite, o sulle quali si può fare sicuro assegnamento fin d'ora.

Nell'annata medesima non si perdette di vista l'opera già iniziata nelle vecchie provincie del più opportuno coordinamento delle linee esistenti. — Comunque possa venir apprezzato il sistema per cui lo Stato costruisca, posseggá ed eserciti le ferrovie, egli è però fuori di contestazione, che, una volta accettato per un dato complesso di linee, sia necessario estenderlo fino al punto in cui si abbia completato il più razionale ed omogeneo agglomeramento, il quale valga ad accrescer valore tanto alle singole sue parti prese separatamente, quanto al suo insieme; onde così raggiungere le migliori condizioni possibili di possesso e d'esercizio, sia poi che si voglia mantenere il sistema adottato, sia che si abbia intenzione di procedere in momento opportuno all'alienazione delle ferrovie a privata Compagnia. Appoggiati a tali riflessi il Governo e il Parlamento stimarono opportuno l'acquisto della linea da Valenza a Vercelli per Casale, e probabilmente questo acquisto non sarà l'ultimo, se l'occasione si presenterà al Governo di farne altri a patti convenienti, nello scopo di perfezionare la rete dello Stato per modo, che questa raccolga in sè tutte le migliori condizioni d'una vita prospera e promettente.

Finalmente nell'anno ora quasi trascorso si diede opera agli studi di varie grandiose intraprese ferroviarie, che le nuove sorti d'Italia sono destinate a chiamare prossimamente sul campo pratico, di alcune delle quali intraprese si verrà a parlare più innanzi.

III.

Riepilogata così la condizione presente delle ferrovie italiane quale risulta dagli atti che precedettero e da quelli che seguirono finora la creazione del nuovo Stato, volgasi ora uno sguardo a quanto rimane da preparare e disporre possibilmente nell'annata che sta per incominciare.

In questo esame è naturale che si prendano le mosse dalla valle del Po.

Dalla restante Europa ci tengono disgiunti le scoscese ed agghiacciate moli delle Alpi. Che se per un lato dobbiamo vegliare, che i loro varchi rimangano chiusi per sempre all'armi che popoli stranieri intendessero mai di volgere, come fecero durante la nostra lunga ed agitata storia, a danni della indipendenza della patria, d'altra parte è di nostro sommo interesse tenerli aperti ai vicini il meglio che sia possibile, in vista delle reciproche transazioni commerciali.

Cinque sono i punti designati pei quali penetrare, per strada ferrata, in Italia dai paesi d'oltre alpe. Il tronco aperto da Casarsa a Nabresina tra il Friuli e l'Illiria ha già posto in comunicazione, per mezzo delle linee Venete, la rete di Lombardia (che forma la continuazione di quelle), e quindi la Centrale Italiana e la rete delle linee dello Stato, coi paesi della valle del Danubio e dell'Europa Orientale. — La ferrovia del Tirolo, insieme al passaggio del Brennero, concessa alla Compagnia Lombardo-Veneta, deve conseguire altrettanto in riguardo alla Germania Orientale. — La linea di ponente del littorale Ligure, della quale stanno per essere intrapresi i lavori, ci condurrà alla Francia Meridionale, accennando alla penisola Iberica. — Il passaggio del Cenisio, sul quale fervono opere finora intentate e gigantesche, mira agli emporii di Lione, di Parigi, di Londra.

Non resta quindi che un varco solo a tentare, perchè da ogni parte d'Europa si possa aver facile accesso nella valle del Po, quello cioè che meglio si presti ai traffici della Germania occidentale, dei paesi Renani e della Svizzera coi nostri porti, e principalmente col più vicino a quegli Stati, ed importantissimo sotto ogni aspetto, il porto di Genova.

Una ferrovia attraverso quest'ultimo varco, alla quale il Parlamento del Regno Subalpino già rivolse la sua attenzione negli anni addietro, acquista straordinaria importanza ora dopo il mutamento delle sorti politiche d'Italia, e quest'importanza si presenta sotto aspetti affatto nuovi. Di tale rilevantissimo problema, al quale è rivolta tutta l'attenzione del Paese e del Governo, non farà d'uopo però che si preoccupi direttamente il Comitato, di cui nella presente è fatta la proposta, bensì delle conseguenze che sarà per recare la soluzione di esso; il riferente avendo stimato già da qualche tempo, cioè ai 14 maggio 1860, di proporre a S. M. l'istituzione d'una apposita Commissione, che da più mesi ha preso a studiare assiduamente l'argomento sotto i svariati suoi aspetti, e che tra breve sarà in grado di presentare il risultato delle sue accurate disquisizioni, d'onde il riferente trarrà argomento ai progetti di legge da recarsi in discussione davanti al prossimo Parlamento.

Or bene; tutti i cinque sbocchi alpini, dei quali è fatta qui sovra menzione, debbono essere collegati tra loro da una non interrotta ferrovia, acciocchè il movimento commerciale dipendente da ciascuno di essi si riparta e si trasfonda per tutte le varie combinazioni della rete della valle del Po. Già fin da ora quegli sbocchi sono quasi completamente congiunti. E ciò avviene mediante la linea che ha origine nell'estremo Friuli, e che, seguendo la direzione della catena delle Alpi, a traverso dell'industriosa regione dei colli e dell'alta pianura sottoposta a quegli eccelsi gioghi, riunisce un gran numero di città cospicue, e dopo aver raccolto — nel Friuli stesso, le affluenze delle ferrovie dell'Illiria — a Verona, quelle del Tirolo — nel punto situato fra l'Adda e la Sesia, sul quale cadrà la scelta, quelle provenienti dal nuovo passaggio attraverso le Alpi Elvetiche — a Torino, quelle del Cenisio; e dopo aver ricevuto i tributi delle varie diramazioni che penetrano, o saranno per penetrare addentro nelle più industriose vallate disposte a' suoi fianchi (i tronchi Bergamo-Lecco, Milano-Como, Milano-Sestocalende, Novara-Arona, Santhià-Biella, Chivasso-Ivrea, Torino-Susa, Torino-Pinerolo, Savigliano-Saluzzo), giunta presso la città di Cuneo, fa ora capo morto alla confluenza del Gesso e della Stura.

Rimane quindi da riempiere una breve lacuna, perchè, innestandosi questa linea presso il lido del Mediterraneo colla ferrovia della Riviera di ponente, sia compiuta la congiunzione di tutte le grandi arterie che accennano ai paesi d'oltr'Alpe. — Pertanto il tronco che, partendo da un punto della linea da Torino a Cuneo, valichi l'Apennino per isboccare sul litorale, desiderato ardentemente dalle popolazioni dell'alto Piemonte e della Liguria occidentale, di somma importanza strategica per lo Stato, deve essere attuato. Se non che le condizioni topografiche ed economiche che presenta, non possono allettare la speculazione, qualora il Governo non concorra con adeguati sussidii; ed è per determinare fino a qual punto possa estendersi l'entità di questi sussidii, nelle presenti circostanze, che le disquisizioni del Comitato delle strade ferrate, potranno recar molta luce.

L'attuale rete delle ferrovie della valle del Po si sviluppa in due grandi linee latitudinali, l'una, di cui fu sopra parlato, a sinistra del fiume, ma tenendosi a molta distanza da esso, congiunge Torino, Novara, Milano, Brescia, Verona, ecc.; l'altra, a destra del fiume, lambe le propaggini degli Apennini, toccando Alessandria, Piacenza, Parma, Modena e Bologna. È probabile che quando tutta la valle del Po formerà parte di un solo sistema politico si renderà opportuna una terza linea latitudinale intermedia alle due suddette, la quale, continuando il tronco Torreberetti a Pavia, proceda sulla sinistra del Po attraversando le ubertose provincie meridionali della Lombardia e del Veneto. In quanto alle altre ferrovie dell'Alta Italia, o sono diramazioni e congiunzioni di quelle due prime grandi linee, congiunzioni da attuarsi per mezzo di costosissimi ponti sul Po, e destinate a trasmettere il movimento commerciale proveniente dalla parte settentrionale del bacino, o dai passaggi delle Alpi, alle linee che devono proseguire alla volta della bassa Italia. Una razionale sistemazione completa della rete della valle del Po non è possibile nelle condizioni territoriali presenti, ma quella massima parte di essa rete che si trova ora posta nel Regno di S. M., si presta ad essere migliorata notevolmente quando siansi riempite poche lacune. — Fra le linee complementari desiderate in Lombardia, come la diramazione di Varese e l'altra da Monza a Lecco, che in ogni modo hanno un'importanza locale rilevante, potrebbero o l'una o l'altra acquistare anche un'importanza generale, secondo la soluzione che sarà data al problema del passaggio delle Alpi elvetiche, o per decidere con qual norma debbano essere considerate dal Governo, è d'uopo che il grande problema venga risoluto. Un'altra lacuna poi s'incontra in quel paese, la quale interessa ad un tempo tre sistemi di ferrovie, cioè il lombardo, quello dell'Emilia, e la rete dello Stato. Infatti, anche dopo la convenzione 25 giugno 1860, la Lombardia meridionale in buona parte e la orientale o rimangono prive di comunicazioni ferroviarie colle antiche provincie e col porto di Genova, non meno che colla vicina Emilia, o solo possono accedervi mediante lunghe e viziose deviazioni. Una linea che, partendo dalle vicinanze del ponte di Piacenza, ossia da Codogno, raggiunga Brescia, è perciò un bisogno altamente sentito dalle popolazioni bresciane e cremonesi, ed il soddisfarlo è pur anche conforme alle vedute generali politiche ed economiche dello Stato, e sopratutto alle strategiche.

Dalla valle del Po volgasi ora uno sguardo verso il bacino dell'Arno. In esso è già statuito doversi penetrare per due parti, cioè dalle antiche provincie, mediante la ferrovia del litorale del Mediterraneo a cui si sta per metter mano, e dall'Emilia, mediante la ferrovia della Porretta, a cui si lavora. A queste due comunicazioni tuttavia è assai probabile che in un prossimo avvenire, in vista di interessi non solo locali, ma generali dello Stato, si provi il bisogno di aggiungerne una terza, la quale procedendo dalla media valle del Po, attraversati gli Appennini, scenda a raggiungere la linea della Riviera di Levante in un punto che non molto si discosti dal golfo della Spezia. Nella previsione che le questioni a questa linea relative abbiano ad entrare prossimamente nel campo pratico, e ponendo mente altresì ai grandiosi progetti che non tarderanno ad essere attuati al golfo della Spezia, il riferente ha creduto opportuno di deferirne lo esame nei suoi differenti aspetti ad apposita speciale Commissione, e questa avrà in pronto quanto prima il risultato de' suoi studi.

Entro poi il medesimo bacino dell'Arno, oltre alle due ferrovie latitudinali che procedono da Firenze, l'una dopo aver toccate le principali città dell'alta Toscana, e l'altra direttamente per Empoli, verso il mare, e di cui la prima raccoglie a Pistoja il tronco in costruzione diretto a Bologna e l'altra si riunisce a Pisa co ramo che deve continuare la linea del litorale Ligustico, troviamo tre linee longitudinali: l'una, la Senese o Centrale Toscana, che staccandosi ad Empoli dalla ferrovia Firenze-Livorno, per Siena per Asinalunga e Torrita, è già quasi costrutta fino al confine Romano; l'altra, la Aretina, di cui sono incominciate le costruzioni nella direzione da Firenze per Pontassieve e Figline ad Arezzo; la terza, la Maremmana, sulla quale devono essere quanto prima incominciati i lavori, e che è destinata a seguire, in proseguimento della ferrovia delle Riviere, il littorale del Mediterraneo, fino al confine Romano, dopo essersi collegata alla Senese, mediante la diramazione da Grosseto ad Asciano; e recando così un'arteria di rigogliosa vita economica attraverso una contrada derelitta ma suscettibile di progresso e di floridezza.

Ora, essendo stata accordata dal Governo Pontificio alla Società delle *ferrovie Romane* la concessione di una linea dall'Emilia ad Ancona, e d'un'altra che da questa, per la valle dell'Esino, e valicando l'Appennino presso Fossato, scenderebbe pei bacini del Nera e del Tevere, toccando Foligno, Spoleto, Narni, Terni ed Orte verso Roma; era ben naturale, che di siffatta concessione il Governo del Re altamente si preoccupasse, interessando essa non solo direttamente le Marche e l'Umbria che attraverserebbe, ma altresì il sistema ferroviario della Toscana. Pertanto il Governo stimò necessario entrare in negoziati, onde assicurare la sollecita costruzione di questa ferrovia importantissima, avuto riguardo all'interesse summenzionato di un congiungimento colle ferrovie Toscane.

Egli è evidente infatti come, sia colla accennata linea da Ancona a Roma, sia con altre che la predetta Società possiede sul territorio ancora Pontificio, torni opportuno collegare le tre linee longitudinali Toscane. L'Aretina deve rivolgersi al passaggio praticato nell'Appennino presso Fossato, congiungendo Perugia o direttamente o con una diramazione, e traendo partito di quel passaggio in costruzione per la ferrovia Romana, onde procacciare alla Toscana una pronta comunicazione col porto d'Ancona. La Senese, quasi già pervenuta a Chiusi, trovasi condotta all'ingresso della valle del Tevere, per la quale senza incontrare alcuna difficoltà, potrà scendere ad Orte ed ivi immettersi nella linea romana. La Maremmana è destinata, costeggiando il Mediterraneo, a congiungersi, appena le circostanze lo permettano, a Civitavecchia colla linea esistente da Civitavecchia a Roma.

Sfortunatamente nella bassa valle del Tevere cessa oggidì la continuità territoriale dello Stato. Non riesce però cosa indifferente il poter rilevare, come, indipendentemente da ogni considerazione di avvenire politico, l'interruzione del territorio dello Stato non implichi neppur ora quella della continuità del sistema ferroviario italiano. Imperocchè, oltre alla linea già aperta all'esercizio da Civitavecchia a Roma, sono attualmente, nei dominii ancora Pontificii, in costruzione altri due tronchi, quello, cioè da Roma al nostro confine attuale dell'Umbria e Sabina, e l'altro da Roma al confine Napolitano presso Ceprano, ove dee congiungersi colla linea pur essa in costruzione, come si disse a suo luogo, da Napoli per Capua a Ceprano.

Da quanto fu detto finora risulta, che le tre grandi valli del Po, dell'Arno, del Tevere e le loro adiacenze, il che vale a dire l'intero Regno continentale, meno Napoli, saranno in brevissimo tempo congiunte l'una all'altra da vie ferrate, e solcate nelle principali direzioni per modo da stabilire agevoli comunicazioni fra i due mari d'Italia, fra le città più importanti e fra i centri più attivi di commerci e d'industrie; — e tutto ciò quando alle ferrovie già fin d'ora compiute, a quelle in costruzione, a quelle regolarmente concesse e che formano oggetto di convenzioni già stipulate, si aggiunga la sistemazione dei rapporti relativi alle *ferrovie romane* per la linea da Ancona al nostro confine verso Roma (chil. 230) e si costruiscano alcuni nuovi tronchi di collegamento. Questi tronchi poi, che furono sopra indicati, non sono in gran numero, nè di notevole estensione (all'incirca 350 chil. in tutto), ma, attese le difficoltà finanziarie dei tempi, parecchi di essi, e non i meno urgenti, potranno presentare, non conviene dissimularlo, difficoltà di attuazione, che in altre epoche sarebbero state sconosciute.

Con ciò che si è detto non si vuole stabilire il principio che, compiendosi la rete nella maniera sopra descritta, sarà provveduto a tutti i bisogni del paese, a tutte le legittime esigenze locali delle antiche provincie, della Lombardia, dell'Emilia, della Toscana, dell'Umbria e delle Marche. In tutta questa parte pel Regno per altro si avrebbero chil. 4000 circa per circa chil. quad. 115,000 di superficie e per 12 milioni d'abitanti, mentre la Francia continentale offre quasi chil. 16,000 di linee costrutte, in costruzione o concesse per chil. quad. 521,000 di superficie e per 36 milioni di popolazione; il che vale a dire noi avremmo in tutta la sovraindicata parte del Regno chil. 33 di ferrovie ogni 100,000 abitanti, e la Francia continentale chil. 45, ma riguardo alla superficie noi avremmo ivi chilometri 3 1/2 di ferrovie ogni miriametro quadrato, e la Francia chil. 3. Rimarrà certamente ancora non poco da fare per riempire tutte le lacune, nè il Governo intende respingere nemmeno ora progetti di diramazioni che si potessero eseguire senza troppo aggravio per le finanze e senza recar nocumento alla effettuazione delle linee principali. Ma il riferente è d'avviso che la rete come è sopra descritta assicurerà allo Stato le comunicazioni necessarie, soddisfacendo in pari tempo agli esistenti bisogni economici più considerevoli delle varie provincie, ed è nello scopo di raggiungere il pronto compimento di essa, che deve in primo luogo concentrarsi tutta l'attenzione del Governo, e spiegarsi la di lui iniziativa nell'allettare la speculazione privata o nel supplirvi quando questa manchi assolutamente.

Se poi si voglia esaminare l'organizzazione delle ferrovie secondo il possesso e l'esercizio, come si trovano nella sopraindicata parte del Regno, le riassumiamo nei seguenti gruppi: — il gruppo di pertinenza dello Stato, o da esso esercito sopra linee di private Compagnie che le costruirono senza che lo Stato, per la maggior parte di esse, sia concorso con sussidii o con garanzia d'interesse del capitale speso; — quello della Società Vittorio Emanuele alla quale, per la linea da Susa al Ticino da essa posseduta, il Governo garantì un interesse del capitale realmente impiegato; — quello della Lombarda e Centrale italiana alla quale il Governo garantisce un interesse sul capitale che risulta realmente impiegato per le linee Lombarde, e un minimo di reddito netto per la Centrale italiana; — il quarto è quello delle Romane per cui fu accordata dal Governo Pontificio la garanzia di un minimo di reddito netto; — il quinto è delle Toscane suddiviso nei tre sistemi: — delle Livornesi (garanzia per parte del Governo di un interesse sopra un capitale determinato), — delle Senesi (sussidio annuo complessivo e fisso del Governo per la Centrale toscana; costruzione della linea Asciano-Grosseto con capitali forniti dallo Stato, assunta dalla Compagnia insieme all'esercizio), — della Maremmana (costruzione ed esercizio assunto da una Compagnia mediante un capitale determinato, provveduto mediante un prestito speciale contratto dallo Stato con di lui garanzia, e con ipoteca sulla strada e sui redditi di essa).

Ciò posto, il riferente è d'avviso che lo Stato debba tendere ad assorbire le minori linee intercluse o immediatamente circostanti al proprio gruppo; semprechè possa fare ciò a patti equi e convenienti; ma appunto la apprezziazione del vario grado di questa convenienza nei singoli casi vuol essere il risultato di un esame complesso.

Quanto al gruppo Vittorio Emanuele, la separazione della Savoia alterò sensibilmente la posizione di quella Società rispetto allo Stato; per procedere convenientemente a sistemare tali rapporti occorrono preventive intelligenze col Governo francese, ad iniziare le quali si soprasedette alquanto, in attesa dell'imminente principio dei lavori coi nuovi imponenti congegni meccanici applicati al passo del Cenisio. Dalla riuscita di questi, oramai immancabile nell'opinione di moltissimi e del riferente, ma tuttora controversa all'estero, emergeranno, tra i due Governi interessati, concerti definitivi rispetto a quella grande opera che forma parte essenziale del sistema della Compagnia Vittorio Emanuele. I negoziati col Governo francese stanno per essere incominciati, e appena siano stabiliti tali concerti si potrà decidere, se convenga allo Stato od alla Compagnia concessionaria di confermare o di definire altrimenti i reciproci rapporti.

Per ciò che riguarda la Compagnia Lombarda e della Centrale italiana, già si è fatto un gran passo nella via della separazione assoluta degl'interessi compresi nel territorio dello Stato da quelli dei paesi soggetti al dominio austriaco. Scopo del Governo dev'essere quello di compiere codesta separazione felicemente iniziata, che è pure conforme agl'interessi della Compagnia medesima, non appena questa sia per ultimare le principali costruzioni che le incombono. È lecito pertanto prevedere come prossimo il momento in cui la quistione della ricostituzione di quella Società, sovra basi indipendenti da qualsiasi compartecipazione ad interessi estranei agli Stati di S. M., sarà posta sul campo.

Riguardo alla Società delle ferrovie romane, le concessioni abnormi accordate dal Governo Pontificio devono essere poste in migliore consonanza coi mutati interessi e colle vedute diverse del Governo italiano.

L'intera rete toscana finalmente si presterebbe egregiamente ad essere costituita nella dipendenza di una sola Società. Un interesse comune sembrerebbe spingere le tre Società, fra cui la Livornese e la Maremmana presentano molta affinità di elementi, a fondersi in una. Che se ciò avvenisse, il gruppo Toscano, allacciandosi a Massa col sistema delle ferrovie di proprietà dello Stato, interposto fra il gruppo Lombardo e della Centrale italiana, ed il gruppo delle Romane, formerebbe un complesso che riunirebbe in sè tutte le migliori condizioni di un florido avvenire. — Il Governo nella convinzione, che, meglio del moltiplicare i gruppi e le Compagnie in Toscana, sia preferibile anzi il ridurne il numero, entrò fin d'ora in trattative colla Società Livornese per cedere alla medesima i lavori della linea aretina eseguitisi da una Società dichiarata decaduta, ed ora assunti provvisoriamente dallo Stato, coll'obbligo naturalmente di condurre a compimento l'intera linea.

La definizione dei rapporti fra lo Stato e le varie società che posseggono ed esercitano le linee italiane, o che accampano diritti di concessione, fornirà di certo al Comitato consultivo, composto d'uomini eminentemente autorevoli nei moltiformi aspetti dell'argomento, frequenti occasioni di coadiuvare il Governo coi proprii lumi.

Del resto, la sistemazione delle ferrovie della maggior parte d'Italia nei menzionati gruppi non vuol ancora significar l'assetto definitivo del sistema ferroviario italiano. Se infatti si guarda all'esercizio, fin da quest'oggi i confini del possesso non si riconoscono corrispondere ai confini più opportuni della gestione di ciascun gruppo, e sono a desiderarsi concerti per sistemare quest'ultimo punto. È poi possibile, che in un avvenire vicino o lontano si verifichi la convenienza di far luogo ad altre combinazioni di possesso. Ma ad effettuare queste combinazioni si giungerà assai più facilmente con un sistema formato da elementi omogenei e ben costituiti e non molto numerosi, i quali saranno stati in grado intanto di meglio provvedere ai bisogni del presente, che non con un caos di elementi eterogenei, dai quali invano il paese potrebbe nel frattempo aspettare un buon servizio, ed i quali opporrebbero formidabili ostacoli ad un riordinamento del sistema nell'avvenire. Quindi l'influenza del Governo debb'essere rivolta per ora principalmente all'intento di compiere, di sistemare, di perfezionare i gruppi di cui già esistono gli elementi, quando però questi siano riconosciuti suscettibili di vita.

IV.

Prima di abbandonare l'argomento delle linee più necessarie della rete ferroviaria italiana, il riferente non può ommettere di notare come le costruzioni oggimai compiute, o in corso attuale di lavoro o prossime ad intraprendersi, nelle valli del Po, dell'Arno, del Tevere e nelle loro adiacenze, faranno sì che anche le due grandi linee longitudinali costeggianti i due mari d'Italia, parte precipua di un razionale sistema, si troveranno implicitamente condotte in brevissimo tempo a buon punto. Queste linee presentano somma importanza. E invero fu spesse volte lamentato come una circostanza topografica fatale all'Italia, nei riguardi politici, l'eccessiva lunghezza della penisola sproporzionata alla larghezza di essa. Senza dubbio il difetto è reale, ma l'arte moderna vi può recare rimedio, appunto colle ferrovie. Se non che l'ossatura degli Appennini, i quali si stendono per quanto è lunga la penisola, vietando per molti tratti lo stabilimento d'una linea ferroviaria longitudinale-centrale, o rendendone assai costosi la costruzione e l'esercizio, egli è forza di stabilirne due, lambenti, l'una le sponde del Mediterraneo e l'altra dell'Adriatico. Entrambe queste sponde essendo frequenti di cospicue e popolose città e di centri importanti per attività industriale e commerciale, ed animate da considerevole movimento locale, la concorrenza della navigazione marittima non potrà togliere un prospero avvenire alle due ferrovie del littorale, quand'anche non potessero fare assegnamento sul transito internazionale. Cosicchè esse, generalmente

parlando, presentano in molta parte della loro estensione grande allettamento alla speculazione.

Ora, si è notato come mediante la costruzione della ferrovia delle riviere liguri, mediante le linee, o costrutte; o in costruzione, di pertinenza della Compagnia livornese e mediante la Maremmana, da dove, salva una breve interruzione che dovrà per la forza delle cose cessare, si raggiungerà la linea da Civitavecchia a Roma, e infine mediante le ferrovie in attuale corso di costruzione da Roma e da Salerno-Napoli a Ceprano, il littorale del Mediterraneo dal confine francese fino a Salerno, sarà tra non molto solcato da una continua linea di strada ferrata. Per l'altra parte si è pur veduto come debbano essere, a tutto l'anno entrante, compiute la ferrovia da Ancona a Bologna e l'altra da Bologna al Po per Ferrara per ivi incontrarsi colla linea concessa, sul territorio ora posseduto dall'Austria, da Rovigo a Padova, da dove essa prosegue, già costruita, per Mestre-Venezia e costeggiando l'Adriatico pel Friuli verso l'Illiria. — Questa linea, nel punto di Bologna, incontrandosi colla Centrale-Italiana, la quale da Piacenza si biforca, dirigendosi da un lato per Torino e dall'altro per Milano alla volta dei principali sbocchi dell'Alpi, è destinata evidentemente a diventare una delle più importanti arterie del commercio europeo. È chiaro come essa, pervenuta ad Ancona, debba essere continuata alla volta del Tronto, e dal Tronto a Brindisi, ad Otranto e a Taranto, città queste chiamate a diventare le porte dell'Oriente. La costruzione di questo prolungamento è facilissima nei riguardi tecnici, nè alcun ostacolo politico vi si oppone, stantechè, a differenza di quanto oggidì si verifica lungo il littorale del Mediterraneo, la continuità territoriale del Regno non è minimamente interrotta da questa parte. — Ed ecco affacciarsi naturalmente alla questione delle ferrovie napolitane, imperciocchè la linea da Ancona al Tronto non è che un'appendice di queste.

Le ferrovie napolitane devono completare tanto lungo l'Adriatico come lungo il Mediterraneo le due grandi linee longitudinali d'Italia, l'una fino a Taranto e ad Otranto, l'altra fino a Reggio di Calabria. Esse inoltre debbono aggiungere due altre comunicazioni fra i due mari a quelle che nell'alta e media Italia già attraversano o debbono attraversare la medesima catena dell'Appennino; esse da ultimo debbono collegare le principali città della parte meridionale della Penisola.

Il sistema delle ferrovie napolitane resta ancora ad attuarsi quasi per intiero, insignificanti affatto essendo, fatta ragione della vastità del territorio, i tronchi costrutti od in attuale corso di costruzione, ed i concessionari contestandosi reciprocamente la validità delle convenzioni stipolate.

Egli è per riguardo al Napoletano che tutti quei caratteri d'urgenza e di vitale importanza politica dal riferente delineati in principio della presente relazione, quali distintivi della questione delle ferrovie d'Italia, ivi combinansi nel grado più eminente. La sistematica segregazione dal consorzio italiano, imposta a quel paese da un governo oppressore, debb'essere tolta in modo pronto e completo, e ciò nell'interesse supremo di tutto il Regno. Il prossimo Parlamento, animato, sarebbe impossibile dubitarne, da questi sentimenti, si raccoglierà fra breve nella legittima aspettativa, che il Governo presenti alla di lui sanzione il pratico scioglimento del problema delle ferrovie napoletane. Ora, tutte le difficoltà, tutti i moltiformi aspetti delle quistioni di ferrovie enumerati a suo luogo come atti a dimostrare la convenienza dell'istituzione dell'apposito Comitato consultivo, si verificano nella quistione delle ferrovie napoletane medesime. Essa sola pertanto basterebbe a rendere manifesta l'opportunità della istituzione di siffatto Comitato, il quale coadiuvi il Governo a predisporre i materiali delle leggi relative a tale argomento, acciocchè queste possano, accuratamente maturate ed elaborate, venir sottoposte al prossimo Parlamento.

Intanto è da osservare, che una necessità politica ci spinge a collegare sollecitamente l'alta colla bassa Italia; che, nelle presenti circostanze, la via per giungere a Napoli dalle altre provincie del Regno è quella che costeggia l'Adriatico fino a Pescara, da dove per Chieti e Sulmona si procede per strada postale al varco dell'Apennino, onde scendere nella valle del Volturno. Ora, il Governo affretta i lavori della ferrovia da Bologna ad Ancona, ed è fuor di dubbio che il proseguimento di questa lungo l'Adriatico non presenta serie difficoltà d'arte, cosicchè il compimento della grande arteria di cui si è parlato fino a Pescara, in un tempo assai breve, riesce cosa tecnicamente possibile. Su quali punti perciò debba essere d'urgenza rivolta tutta l'attenzione del Governo, è indicato dalla forza delle cose.

Eletta parte del Regno Italiano sono le sue principali isole, la Sardegna cioè e la Sicilia. In entrambe è ancora molto sentito il difetto delle ordinarie vie di comunicazione, e a queste non mancherà di dar opera e incoraggiamento il Governo, senza intender con ciò, che s'abbia a porre in non cale la quistione delle ferrovie.

La Sicilia per l'abbondanza e qualità dei suoi prodotti, per la densità della sua popolazione, pei considerevolissimi centri di popolazione e di commercio che racchiude, offre migliori prospettive alla speculazione di strade ferrate che non l'altra grande isola italiana.

Ciò nonostante, interessante anche la Sardegna per la sua posizione nel centro del Mediterraneo e per i tanti elementi di prosperità che meritano di esservi svolti, ha già essa medesima, per mezzo dei Consigli delle sue provincie, presa l'iniziativa di procedere agli studi delle ferrovie; epperciò, il Governo non mancherà, allorachè essi studi siano compiuti, di prenderli nella più attenta considerazione, e di appigliarsi a quel partito che risulterà come il più pratico nel caso speciale di quelle provincie.

Con questa relazione, il riferente ha sviluppato alla A. V. R. gli argomenti giustificativi della proposta istituzione d'un Comitato consultivo delle strade ferrate. Egli si lusinga che V. A. R. si degnerà apporre la Sua firma al qui unito Decreto.

EUGENIO, Principe di Savoia-Carignano,

Luogotenente Generale di S. M. nei Regii Stati,

In virtù dell'autorità a noi delegata;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato pei Lavori pubblici, previi concerti presi col Consiglio dei Ministri,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. È nominato un Comitato consultivo delle strade ferrate coll'incarico di esaminare sotto i loro differenti aspetti, tranne la parte che compete per legge al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, le questioni di strade ferrate.

Art. 2. Detto Comitato presieduto dal Ministro dei Lavori pubblici sarà composto delli:

Presidente del Comitato del Genio militare;
Segretario generale al Ministero di Finanze;
Segretario generale al Ministero d'Agricoltura e Commercio;
Direttore generale delle strade ferrate dello Stato;
Direttore generale della Banca Nazionale;
Ispettore generale delle strade ferrate concesse all'industria privata;
Ispettore del servizio esterno delle strade ferrate;
Commendatore Carlo Cadorna, Consigliere di Stato, Senatore del Regno;
Conte Antonio Nomis di Pollone, Vice-Presidente della R. Camera di Commercio, Consigliere di Stato, Senatore del Regno;
Cavaliere Cesare Correnti, Consigliere di Stato;
Cavaliere Luigi Giura, Direttore generale dei ponti e strade (Napoli);
Colonnello Cesare Firrao, Direttore dell'Ufficio topografico (Napoli);
Avvocato Tito Cacace (Napoli);
Professore Michele Amari (Sicilia);
Ingegnere Antonio Giuliani, Commissario generale delle ferrovie toscane;
Commendatore Giovanni Negretti, Ispettore nel Genio civile;
Cavaliere Giuseppe Bella, id.;
Cavaliere Carlo Possenti, id.;
Cavaliere Pacifico Barilari, id.;
Cavaliere Quintino Sella, Ingegnere delle miniere e Professore.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del Sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta degli Atti del Governo, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Torino, 26 dicembre 1860.

EUGENIO DI SAVOIA.

S. Jacini.

Il N. 4511 della Raccolta ufficiale degli Atti del Governo contiene il Decreto sopra riferito.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO.

Veduto il R. Decreto dell'8 settembre e la Legge del 31 ottobre p. p., di concerto col Ministro della Guerra,

Decreta:

Art. 1. La Guardia Nazionale della Toscana, e quella delle città e circondarii di Bologna, Milano e Torino somministrerà rispettivamente un battaglione per prestar servizio quai Corpi distaccati a Napoli.

Art. 2. Questi Battaglioni saranno formati di quattro compagnie ciascuno.

Art. 3. Lo Stato Maggiore d'ogni Battaglione sarà composto di 1 Maggiore, 1 Aiutante maggiore in 2.o, 1 Chirurgo in 2.o, 1 Portabandiera sottotenente, 1 Furiere maggiore, 1 Caporale maggiore, 1 Capo tamburo.

Art. 4. Ogni compagnia avrà:

1 Capitano, 1 Luogotenente, 2 Sottotenenti, 1 Sergente furiere, 1 Caporale furiere, 6 Sergenti, 10 Caporali, 101 Militi, 2 Tamburini.

Art. 5. La partenza dei suddetti battaglioni per la loro destinazione avrà luogo nei giorni stabiliti nella seguente tabella:

Giorno fissato per la partenza.

Battaglione di Bologna li 22 dicembre corrente;
Id. di Milano li 6 gennaio prossimo;
Id. di Torino li 8 id.;
Id. di Toscana li 22 dicembre corrente.

L'Ispettore generale della Guardia Nazionale è incaricato dell'esecuzione del presente.

Torino, addì 19 dicembre 1860.

Il Ministro Minghetti.

EUGENIO, Principe di Savoia-Carignano,
Luogotenente Generale di S. M. nei Regii Stati,

In virtù dell'autorità a Noi delegata,

Sulla preposizione del Ministro dell'interno, di concerto con quello della guerra;

Visto il Decreto Reale dell'8 settembre e la Legge del 31 ottobre p. p.;

Viste le Leggi 4 marzo 1848 e 27 febbraio 1859;

Visto il Decreto Ministeriale del 19 dicembre corr.;

Abbiamo ordinato ed ordiniamo:

Articolo unico.

I battaglioni della Guardia Nazionale della Toscana e delle città e circondari di Bologna, Milano e Torino, stati mobilizzati e distaccati a Napoli col precitato Decreto Ministeriale del 19 corrente sono riuniti in legione.

Il Ministro predetto è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto.

Torino, addì 22 dicembre 1860.

EUGENIO DI SAVOIA.

Minghetti.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO.

Visto le Leggi 4 marzo 1848 e 27 febbraio 1859;

Visto il R. Decreto 8 settembre e la Legge 31 ottobre p. p.;

Visto il R. Decreto delli 19 corrente coi quali i battaglioni mobili della Guardia Nazionale distaccati a Napoli vennero riuniti in legione;

Di concerto col Ministro della guerra,

Decreta:

Lo stato maggiore della legione dei Corpi della Guardia Nazionale distaccati a Napoli sarà composto come segue:

1 Colonnello;
1 Capitano aiutante maggiore in 2.o;
1 Capitano d'armamento;
1 Chirurgo maggiore in 1.o;
1 Luogotenente ufficiale d'amministrazione;
1 Capo tamburo.

L'Ispettore generale della Guardia Nazionale è incaricato dell'esecuzione del presente.

Torino, addì 22 dicembre 1860.

Il Ministro M. Minghetti.

In udienza delli 19, 22, 29 dicembre S. A. R. il Principe Luogotenente Generale di S. M., sulla proposta del Ministro dell'Interno, di concerto con quello della guerra, ha fatto le seguenti nomine di ufficiali nei Corpi distaccati della Guardia Nazionale:

Tornielli di Borgo Lavezzaro marchese Luigi, colonnello capo della legione dei Corpi distaccati a Napoli;
Romano Francesco, capitano aiut. magg. in 1.o id. id.;
Gautieri Gaudenzio, capitano d'armamento id. id.;
Grassi dott. Cesare, chirurgo magg. in 1.o id. id.;
Fonio Alessandro, luogotenente uffiziale d'amministrazione id. id.

2.o *Battaglione di Bologna.*

Maggiore. Loboli Giovanni;
Luogotenente aiut. magg. in 2.o. Trombetti Alessandro;
Chirurgo magg. in 2.o. Torri dott. Enrico;
Sottotenente portabandiera. Malvasi Luigi;
Capitani. Pietramellara marchese Ludovico, Gherardi Sebastiano, Cremonini Ulisse, Maccaferri Pietro;
Luogotenenti. Dazzani Aristide, Canè Cleto, Cacciari Vincenzo, Albertini Ippolito;
Sottotenenti. Calzolari Giuseppe, Brancani Cesare, Rizzardi Nicolò, Farné Cesare, Gibelli Giuseppe, Germini Filippo, Moratti Giovanni, Cicognari Raffaele.

3.o *Battaglione di Milano.*

Maggiore. Villa Paolo;
Luogot. aiut. magg. in 2.o. Branca Alfonso;
Chir. magg. in 2.o. Barbieri dott. Agostino;
Sottotenente portabandiera. Bordini Giuseppe;
Capitani. Molteni Carlo, Strada Prospero, De-Bernardi Bernardino, Sonzogno Cesare;
Luogotenenti. Ferrabini Gaetano, Tarlarini Carlo, Caccini Antonio, Bigotti Ambrogio;
Sottotenenti. Garavaglia Antonio, Herly Francesco, Martinelli Tulio, Rosnati Carlo, Ferrario Giovanni, Cerruti Gio. Battista, Cavajani Alessandro, Restelli Eugenio.

2.o *Battaglione di Torino.*

Maggiore. Bertolino Angelo;
Luogot. aiut. magg. in 2.o. Scotta Carlo;
Chir. magg. in 2.o. Benso dott. Nicolò;
Sottotenente portabandiera. Minetti Ferdinando;
Capitani. Pollino Fortunato, Capriolo Ermenegildo, Mariano Guglielmo, Negro Vincenzo;
Luogotenenti. Tiboldi Ferdinando, Bellardi Alessandro, Pianta Giovanni, Chicco Bernardo;
Sottotenenti. Bertelletti Lorenzo, Nasi Angelo, Gargano Emanuele, Darbesio Pietro, Fantini Edoardo, Alemani Cesare, Arpino Giovanni B., Gallo Carlo.

4.o *Battaglione di Toscana.*

Maggiore. Marmelli-Riccardi Guido;
Luogot. aiut. magg. in 2.o. Fantacchiotti Angelo;
Chirurgo magg. in 2.o. Borgiotti dott. Amerigo;
Sottot. portabandiera. Niccolini Alamanni Luigi;
Capitani. Fenzi cav. Sebastiano, Raveggi Platone, Francesconi Pietro, Ausano Lunghetto;
Luogotenenti. Giorgetti Enrico, Settimanni cav. Giovanni, Simonelli Tommaso, Bolsi Marcello;
Sottotenenti. Dello Piane Enrico, Dini Marzialo, Fabbroni Giuseppe, Lazzi Antonio, Zamponi Emilio, Nieri Eugenio, Turini Bernardo, Guidi Antonio.
Eudi Francesco, luogotenente uffiziale d'Amministrazione della legione dei Corpi distaccati in Ancona;
Durando Giuseppe, luogotenente id. id. a Bologna.

Battaglione mobile di Saluzzo.

Gazzera Felice, luogotenente aiutante maggiore in 2.o in surrogazione del Gondolo;
Gondolo Michele, capitano id. Moschetti;
Oddone Giovanni, luogotenente id. Gazzera;
Lobetti Celestino, sottotenente portabandiera id. Eudi;
Ferrero Costantino, sottotenente id. Oddone;
Roeti Alessandro, id. id. Lobetti;
Caprotti Giuseppe, sottotenente del batt. Monza in surrogazione Bergomi.
Beretta Carlo, id. id. id. Scotti.
Ghione dott. Alessandro, chirurgo maggiore in 2.o del battaglione mobile in Monza in surrogazione del dott. Mantel.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO,

Veduta la Legge 27 febbraio 1859;

Veduto il Reale Decreto delli 8 settembre, e la Legge 31 ottobre p. p.

Veduto il Decreto Ministeriale 23 novembre u. s.;

Di concerto col Ministro della Guerra,

Decreta:

I battaglioni mobili della Guardia Nazionale infra designati cesseranno dal prestar servizio qual Corpi distaccati, e faranno ritorno alle loro residenze nel giorno rispettivamente stabilito nella seguente

TABELLA.

Battaglioni	*Luogo in cui prestano servizio*	*Giorno fissato per la partenza*
Biella		li 20 gennaio corr.
Monza	Bologna	13 id. id.
Sondrio		21 id. id.

L'Ispettorato Generale della Guardia Nazionale è incaricato dell'esecuzione del presente.

Torino, addì 5 gennaio 1861.

Il Ministro M. Minghetti.

Sulla proposizione del Presidente del Consiglio, Ministro per gli affari esteri e con Decreto 31 dicembre u. s., S. M. si è degnata nominare a Cavaliere di gran croce, decorato del gran cordone dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, il commendatore Giovanni Lanza, già presidente della Camera dei deputati.

In udienza del 12 dicembre 1860 S. A. R. il Principe Luogotenente Generale di S. M., sulla proposta del Presidente del Consiglio, Ministro degli affari esteri, ha nominato il sig. F. de Pret a console di 2.a categoria a Mosca.

S. M., in udienza del 3 corrente, sulla proposizione del Ministro di Grazia, Giustizia ed Affari Ecclesiastici, ha destituito Rossi Eugenio di Reggio dell'Emilia, dall'impiego di *sostituito segretario della procura generale e d'incaricato dell'uffizio dei Poveri a Modena*, pel contegno avuto dopo la sua nomina.

PARTE NON UFFICIALE

TORINO, 7 GENNAIO 1861

ALEMAGNA

Ecco in quali termini lo *Staatsanzeiger* annunzia la morte del re Federico Guglielmo IV e l'esaltazione del re Guglielmo:

« È piaciuto a Dio di chiamare a sè da questa terra il re di Prussia Federico Guglielmo IV.

« Nè le preghiere del suo popolo fedele, nè le suppliche ardenti della sua augusta famiglia, nè le cure affettuose della sua reale consorte, hanno potuto ottenere la guarigione del re dalle crudeli sofferenze che il decreto impenetrabile di Dio gli aveva imposte.

« Pel corso di 3 anni S. M. il re ha resistito con una rara forza agli effetti di una malattia organica del cervello complicata con accessi poco intensi, ma replicati d'apoplessia. Sintomi d'irritazione cerebrale si presentarono ad intervalli più o men lunghi, indicanti i progressi continui della malattia e seguiti ciascuna volta da una permanente perturbazione delle funzioni della sensibilità, del movimento e della memoria.

« Il 24 dello scorso mese, alle 8 di sera, dopo che S. M. aveva già da più settimane mostrato una indifferenza inquietante per le persone che lo assistevano e provato una prostrazione e debolezza, maggiori del solito, ebbe un accesso di vomito violento che si ripetè la notte e il giorno seguente per ben tre volte; poi S. M. cadde in uno stato letargico da cui non doveva più risvegliarsi. La sera del 31 sopravvennero sintomi della paralisi de' polmoni, e precedettero l'agonia, che durò sino alla mattina del 1.o gennaio, 12 ore e 40 minuti, senza dolore e senza cognizione.

« Il cordoglio di tutta la nazione si associa alle lagrime dolorose di S. M. la regina vedova, alla quale piaccia a Dio di dar la forza da sopportar questa prova, al dolore profondo della famiglia reale, che ha potuto apprezzar la vita intima del defunto monarca in tutta la sua eminenza, nella pienezza del suo nobile cuore e nell'elevatezza de' suoi sentimenti.

« Nel suo re, il popolo prussiano amava e venerava il cristiano fedele ed umile che ha compito il proprio voto di servire il Signore, l'amministratore leale e coscienzioso delle funzioni reali i cui sublimi doveri penetravano i suoi pensieri, le sue azioni, le aspirazioni sue, il monarca clemente che non isdegnava d'essere buono e affabile per il più umile de' suoi sudditi.

« Il paese vede sorgere con isperanza e fiducia il regno di S. M. il re Guglielmo, cui Dio ha chiamato a succedere al re defunto. Questo regno non è pel paese un avvenire sconosciuto. In un tempo difficile e decisivo il nostro augusto monarca ha già governato come reggente in nome del re defunto. Il paese sa che i suoi destini riposano in una mano forte e giusta; il rispetto e la fiducia coi quali tutte le provincie della patria hanno ammirato la saggezza del reggente attornieranno pur anche il trono di S. M. il re Guglielmo. Dio benedica il re.

Berlino, 2 gennaio 1861.»

SPAGNA

Madrid, 1 *gennaio*. Abbiamo già detto che la relazione della Commissione del bilancio del 1861 stata presentata all'approvazione della Camera dei deputati corrisponde intieramente a quella che fu presentata dal governo e approvata dal Congresso. Le spese ordinarie dello Stato, corrispondenti all'esercizio del corrente anno, consistono nella somma di 1,932,471,803 reali, e le entrate in quella di 1,038,680,000 reali. Il bilancio straordinario delle spese per lo stesso periodo rappresenta 418,275,232 reali, e quello delle entrate sale ad egual somma (*Correspondencia*).

ISOLE JONIE

Ci scrivono da Corfù 1.o gennaio. Eccovi i nomi dei vascelli a elice inglesi destinati per la stazione di Corfù sotto comando del vice-ammiraglio Martin: *Marlborough* di 121 cannoni, *London, Mars, James Watt, Orion, Exmouth, Victor Emanuel, Caesar, St-Jean d'Acre*, da 81 a 91 (*Osserv. triest.*).

ULTIME NOTIZIE

TORINO, 8 GENNAIO 1861

Un dispaccio elettrico dell'Agenzia Havas-Bullier sotto la data di Vienna 6 corrente reca:

La *Gazzetta di Vienna* d'oggi pubblica un decreto del ministero di Stato, valevole per tutti i paesi dell'impero, eccetto l'Ungheria, la Transilvania, la Croazia e la Venezia. Il decreto stabilisce in principio il dritto di elezione e dà i regolamenti per le elezioni dei deputati alla Camera nelle città e nei comuni rurali.

I deputati delle città alle quali gli statuti provinciali accordano il dritto di nominare esse stesse rappresentanti, sono eleggibili direttamente fra i membri che secondo la legge del 1849 godono del dritto di essere eletti come rappresentanti dei Comuni.

L'elezione dei deputati pei Comuni rurali si fa da elettori designati anticipatamente.

È eleggibile ogni cittadino dell'impero che abbia l'età di trent'anni, goda di tutti i diritti civili e appartenga ad una delle classi eleggibili.

DISPACCI ELETTRICI PRIVATI

(AGENZIA STEFANI)

Parigi, 7 gennaio, sera.

Notizie di Borsa.

Fondi francesi 3 0[0, 67 20. (ribasso 40 cent.)
Id. id. 4 1[2 0[0, 96 70. (id. 20 cent.)
Consolid. ingl. 3 0[0 92. (id. 3[8)
Fondi piem. 1849 5 0[0. 78 70. (id. 30 cent.)

(Valori diversi)

Azioni del Credito mobil. 680. (vaglia stacc.)
Id. Str. ferr. Vittorio Emanuele 370.
Id. id. Lombardo-Venete 462.
Id. id. Romane 310.
Id. id. Austriache 457. (vaglia stacc.)

Londra 7. La Banca ha portato lo sconto al 7 0[0.

Parigi, 7 gennaio, sera.

Leggesi nella *Patrie* di questa sera:

«Assicurasi essersi intavolate trattative a Gaeta per conchiudere un armistizio su nuove basi.»

— La *Gazzetta del Danubio* d'oggi pubblica una corrispondenza da Londra di ottima fonte, la quale esprime la convinzione che l'Inghilterra non chiederà più all'Austria la cessione del Veneto.

Parigi, 8 gennaio (mattina).

Londra, 7 sera. Il mercato fu assai debole.

I consolidati sono discesi a 91 7[8.

I valori americani ribassarono dal 3 al 4 0[0.

R. CAMERA D'AGRICOLTURA E DI COMMERCIO
DI TORINO.

8 gennaio 1861 — Fondi pubblici.

1848 5 0/0. 1 7bre. C. d. m. in c. 78, 78
1849 5 0/0. 1 genn. C. d. g. p. in c. 77
C. della matt. in c. 76 75, 76 70, 76 60
in liq. 76 70 p. 31 genn.

CORSO DELLE MONETE.

Oro	Compra	Vendita
Doppia da L. 20	20 —	20 02
— di Savoia	28 45	28 55
— di Genova	78 65	78 85
Aggio scudi vecchi p. 0[00	6 —	— —
» scudi Carlo X p. 0[00	1 —	— —
» scudi nuovi p. 0[00	— —	— —

C. FAVALE, gerente.

SPETTACOLI D'OGGI

MINISTERO DELLA GUERRA

DIREZIONE GENERALE
dell' Amministrazione Militare

Avviso d'asta

Si notifica, che nel giorno 11 del corr. mese di gennaio, ad un'ora pomeridiana, si procederà in Torino, nell' Uffizio del Ministero della Guerra, avanti il Direttore generale, all'appalto della provvista dei

FORAGGI pei Cavalli e Muli appartenenti alle Truppe di stanza o di passaggio nelle varie località del 2°, 3° e 4° Dipartimento militare.

L'appalto è diviso in tre lotti, cioè ciaschedun Dipartimento forma un lotto a parte.

Il prezzo dell'avena per tutti tre li Dipartimenti è stabilito a L. 26 cadun quintale; quello del fieno è stabilito a L. 1,10 per cadun miriagramma pel 2.o Dipartimento, ed a L. 1,20 pel 3.o e 4.o

Le condizioni d'appalto sono visibili presso il Ministero della Guerra (Direzione Generale), nella sala degl' incanti, a cui si ha accesso dalla porta del Giardino Reale, piano secondo, e negli Uffizi d' Intendenza Militare, ove avrà luogo la pubblicazione del presente.

La durata dell' impresa è di quattro mesi a partire dal 1.o febbraio prossimo.

Nell'interesse del servizio, il Ministro ha approvato che li fatali, ossia termine utile per presentare un'offerta di ribasso non inferiore al ventesimo, siano fissati a giorni cinque, decorribili dal mezzodì del giorno del deliberamento.

Il deliberamento seguirà lotto per lotto a favore di colui che nel suo partito suggellato e firmato avrà offerto sui prezzi summentovati un ribasso di un tanto per cento superiore al ribasso minimo stabilito dal Ministro in una scheda suggellata e deposta sul tavolo, la quale scheda verrà aperta dopo che saranno riconosciuti tutti i partiti presentati.

Gli aspiranti all'impresa per essere ammessi a presentare il loro partito dovranno depositare o viglietti della Banca Nazionale, o titoli del Debito Pubblico al portatore per un valore corrispondente a L. 40,000 di capitale per cadun lotto.

Torino, addì 3 gennaio 1861.

Per detto Ministero, Direzione Generale,
Il Direttore Capo della Divisione Contratti
Cav. FENOGLIO.

COMMISSARIATO GEN.LE
DI MARINA

Essendo andato deserto l' esperimento d' asta tenuto il giorno primo corrente gennaio per l'appalto della provvista di

Chiodi, Pale, Badili di ferro, ecc. per la somma di L. 40,000,

Si notifica, che il giorno 21 corr. mese, ad un'ora pomerid., nella sala degli incanti, situata in attiguità dell' ingresso principale della Regia Darsena, si procederà ad un nuovo incanto per tale impresa.

Il calcolo e le condizioni d' appalto sono visibili nel locale suddetto, dalle ore 9 di mattina sino alle 4 pomeridiane.

Li fatali pel ribasso del ventesimo sono fissati a giorni 15, decorribili dal mezzodì del giorno del deliberamento.

Giusta il disposto dall'art. 143 del Regolamento 30 ottobre 1833, il deliberamento avrà luogo, qualunque sia il numero degli accorrenti, e seguirà a favore di colui che nel suo partito suggellato e firmato avrà offerto sui prezzi prestabiliti un ribasso di un tanto per cento maggiore od almeno eguale al ribasso minimo stabilito dal Segretario generale del Ministero della Marina in una scheda suggellata e deposta sul tavolo, la quale scheda verrà aperta dopo che saranno riconosciuti tutti i partiti presentati.

Gli aspiranti all'impresa, per essere ammessi a presentare il loro partito, dovranno depositare o un *vaglia* regolare sottoscritto da persona notoriamente risponsale, o viglietti della Banca Nazionale, o cedole del Debito Pubblico al portatore, per un valore corrispondente al decimo del suo ammontare.

Genova, il 6 gennaio 1861.

Per detto Commissariato Generale
Il Commissario di 2.a classe
PAGANO.

UN IMPIEGATO CIVILE

che conosce la tenuta dei libri in partita semplice e doppia, le lingue italiana, francese ed inglese, desidera occupare alcune ore del giorno che ha disponibili in una qualche segreteria. — Dirigersi all'Agenzia Franchi, via Nuova, n. 29.

VERGNANO GIOVANNI

Fa noto di aver ricevuto un assortimento di *Taroccaggi* di Francia e *Carte* a doppia figura, a modico prezzo.
Via Doragrossa, n. 7, piano 2°, Torino.

AVVISO

Il negozio da liquori situato in piazza Vittorio Emanuele, casa Schiari, n. 13, sotto l'insegna di Lanza Francesco, trovasi dal 21 x.bre 1860 sotto la ditta Lanza e Mussatti.

DA AFFITTARE

al primo di aprile, tutto o parte,

BOTTEGA sulla piazzetta dietro la Chiesa dei Gesuiti, e tre Magazzini a volto alto, con diramazione del gaz. — *Pel 1.o di luglio*: Piccolo ALLOGGIO di 5 mezzanini per L. 400.

Recapito al portinaio, vicolo S. Maria, 8.

CITTÀ DI TORINO

È aperto un esame di concorso per la collazione di 2 posti di applicato di quarta classe negli Uffici Daziarii, collo stipendio di annue L. 1200.

Gli aspiranti dovranno presentare prima delle ore 2 pomeridiane del 14 gennaio corrente la loro domanda da essi scritta e firmata, con dichiarazione di essere cittadini dello Stato, corredata dai documenti infra notati:

1. Fede di nascita da cui risulti della età non minore di 17 anni compiuti, e non maggiore dei 30.
2. Certificato di moralità spedito dal Sindaco del comune in cui l'aspirante ha dimorato nell'ultimo triennio.
3. Certificato delle Podestà Scolastiche comprovante che l'aspirante abbia compiuto il terzo anno del corso speciale (scuola tecnica) in un collegio pubblico, e sostenuto lodevolmente l'esame di promozione, oppure abbia sostenuto l'esame di promozione alla seconda classe di rettorica in un collegio pubblico.

Le patenti di geometra o di maestro elementare superiore sono pure titoli sufficienti per l'ammessione al concorso.

Dovranno rinnovare la domanda coloro che prima d'ora l'avessero presentata

Ove queste condizioni non siano adempiute non potrà farsi luogo all'ammessione all'esame.

Gli esami saranno solamente in iscritto e si compiranno in una seduta di 6 ore nel giorno 24 del corrente mese.

Le materie dell' esame saranno le seguenti:

1. Composizione italiana;
2. Quesito d'aritmetica.

Essendo pure vacanti alcuni posti per il *volontariato* in detti Uffici, *da assegnarsi a quelli fra i concorrenti ai posti di applicato che non lo conseguissero ma che fossero riconosciuti idonei*, i concorrenti che fossero disposti ad accettare tale impiego dovranno dichiararlo sulla loro domanda per l'ammessione al concorso, ed inoltre dovranno unire alla medesima *dichiarazione del padre o della madre o del tutore o di altra persona solvibile* che comprovi di avere il ricorrente i mezzi per provvedere decorosamente alla propria sussistenza durante il *volontariato* (stabilito di tre anni, salva la promozione ad applicato prima del triennio, qualora in tale grado d'impiego avvengano vacanze), od altrimenti *dovranno comprovare di avere sufficienti mezzi proprii.*

Un' apposita Commissione esaminerà i lavori e darà sul merito dei medesimi un voto complessivo, giudicando anzitutto dell' idoneità degli aspiranti.

I soli candidati riconosciuti idonei potranno dalla commissione essere proposti ad impiegati.

Fra gli idonei l'ordine di precedenza sarà stabilito dagli esaminatori.

A parità di voti saranno preferiti i candidati aventi i titoli migliori.

I nominati entreranno in ufficio il 1.o febbraio prossimo.

Nel giorno 17 corrente mese sarà partecipato ad ogni ricorrente col mezzo di Circolare impostata se è ammesso o non agli esami, e nel primo caso gli sarà indicato il locale e l'ora in cui si aprirà il concorso.

Tutti i ricorrenti dovranno perciò esattamente indicare nella domanda un preciso indirizzo per il recapito di detta Circolare.

Torino, 5 gennaio 1861.

Per la Giunta Municipale
Il Sindaco A. DI COSSILLA.

CITTÀ DI VIGEVANO

AVVISO D'ASTA

Si rende noto:

Che alle ore 10 del giorno 19 del corrente gennaio si procederà in una delle sale del palazzo civico, dalla Giunta Municipale, ai pubblici incanti per l'appalto in un sol lotto complessivo del Dazio di Consumo, Diritti di Piazza, Pesi e Brenta, e dei Diritti di Gabella, pel triennio 1861-62-63.

I regolamenti, tariffe ed analoghi capitoli d'onere, sono ostensibili nella segreteria municipale.

Vigevano, dal Palazzo Civico,
5 gennaio 1861.

Per il Municipio
Il Segretario Comunale
Avv. G. SACCHETTI.

CRESCENTINO

Alle ore 9 di mattina del 23 corr. gennaio, nella sala municipale, si farà l'incanto della locazione, dal 1° gennaio 1862 a tutto il 1870, del Molino detto del Comune, in aumento ad annue L. 3000, e colle condizioni di cui chiunque può nelle ore d'ufficio aver visione nella Civica Segreteria.

NEL GIUDICIO DI FALLIMENTO
delli Pietro e Giovanni, fratelli Audisio, di Cuneo, merciai ambulanti.

Sul ricorso sporto dalli signori Briolo Giovanni e Lovera Giovanni di Cuneo, quali sindaci definitivi della fallita, il giudice commissario signor avvocato Giovanni Massimo, con suo decreto del 15 or spirato dicembre, ha fissato l'adunanza di tutti li creditori verificati e giurati nanti esso, in una sala di questo tribunale del circondario, alle ore 2 pomeridiane, del giorno 14 andante gennaio, per procedere al riparto delle somme ricavate dalla vendita degli oggetti caduti nel fallimento stesso.

Cuneo, 3 gennaio 1861.

Delli segr. sost.

Società Anonima
Proprietaria della Casa occupata dal R. Ricovero di Mendicità di Torino

Addì 10 volgente gennaio, ore 3 pomerid. precise, nell' Ufficio centrale della Direzione di detto pio Ricovero, in Torino, via di Po, n. 40, si terrà la Congrega generale ordinaria per l' estrazione a sorte di una delle Cedole da rimborsarsi dopo il 10 luglio venturo, e per la nomina delli Commissario e Vice Commissario scadenti.

A principiare dall' 11 corrente mese, nella Casa di Commercio del Vice-Commissario tesoriere, signor cav. Giuseppe Bruno, via Santa Teresa, num. 17, scala a destra, piano primo, si eseguirà il pagamento del *vaglia* per lo semestre ora in iscadenza, ed il rimborso del capitale della cedola num. 137, stata estratta il 10 luglio ultimo passato.

Avvocato CORNO GIUSEPPE.

DA RIMETTERE *separatamente*

L'intiera collezione degli ATTI DEL GOVERNO, dal 1814 al 1860; e la

Collezione della REVUE DES DEUX MONDES, dal 1848 al 1860.

Dirigersi via Doragrossa, n. 51, piano 1, dalle 2, alle 5 pom., tutti i giorni.

BANDO VENALE
nell' interesse delle Regie Finanze

Il giudice del mandamento di Bene

Vista la commissione in suo capo colla data 13 dicembre corrente per il presente incanto,

INVITA

Chiunque voglia attendere all'acquisto degli stabili, di cui infra, a comparire nanti la giudicatura di Bene il giorno 16 prossimo mese di gennaio, ore 10 mattutine, per fare partito in aumento del prezzo fissato in lire 1700, in contraddittorio del signor insinuatore di questa tappa.

Stabili in subasta.

Campo, regione Erzo, di are 20, 13, consorti Chierotti Antonio, Rovere Domenico e Rovere Sebastiano, descritto in cadastro coi numeri di mappa 3631 e 1963.

Vigna, stessa regione, coerenti Lubatti Tommaso, Chierotti Antonio e la strada, di are 02, 28, sotto il n. di mappa 3639.

Vigna, stessa regione, coerenti la bealera di Piozzo e Galleano Stefano, di are 09, 26, sotto il n. di mappa 3632.

Casa, sito e prato, regione Pra, coerenti Chiarotti Antonio, la strada e la bealera, di are 05, 99, sotto il n. di mappa 3622.

Campo, regione Belnali, coerenti Reineri notaio Amedeo, Tomatis Pietro, Pizzo Pietro e Galleano Stefano, di are 28, 51, sotto il n. di mappa 1812.

Detti beni tutti posti sul territorio di Magliano e pervenuti alle Finanze in seguito a subasta in odio di Chierotti Innocenzo.

Condizioni della vendita.

1. L'incanto verrà aperto al prezzo di L. 1700, e sì e come si ritrovano, e con tutte le servitù attive e passive.

2. Nessuno sarà ammesso all'incanto se non se previo deposito a mani del segretario sottoscritto di L. 200, e le offerte all'incanto non potranno essere minori di L. 10.

3. Il pagamento del prezzo sarà pagato cogli interessi legali per un quarto in rogito dell' instromento, e successivamente da sei in sei mesi, un quarto ogni semestre, cosicchè il totale saldo sarà eseguito in 18 mesi.

4. Oltre al prezzo medesimo sarà il deliberatario obbligato al pagamento delle spese d'incanto e relative.

5. Il deliberatario si intenderà entrato in possesso di detti stabili dal giorno dell' atto di deliberamento, semprechè l'atto medesimo venga approvato dal Ministero delle Finanze, e da questo giorno saranno a suo carico le contribuzioni, ed a suo profitto i redditi.

6. Oltre i suddetti patti dovrà ancora osservare il deliberatario quelli riflettenti il relativo capitolato e condizioni generali per l'incanto primo dicembre corrente, depositati questi titoli presso cotesta giudicatura.

Bene, 16 dicembre 1860.

DAL MAZZONE *giudice.*
I. Baretta *segr.*

GRADUAZIONE.

Instanti i signori Anna Cravero e Cesare, madre e figlio Massera, residenti a Chieri, il signor presidente di questo tribunale con suo provvedimento in data 22 dicembre scorso ha dichiarato aperto il giudicio di graduazione per la distribuzione di L. 13900, prezzo ricavatosi dalla vendita di un corpo di casa posto in Chieri, stato a loro instanza espropriato al signor Giuseppe Payr, di questa città, commettendone i relativi atti al signor giudice Molina; ed ha ingiunto tutti i creditori aventi ragioni su tale prezzo a presentare le loro domande di collocazione alla segreteria di detto tribunale entro il termine citato dalla legge.

Torino, 1 gennaio 1861.

L. Alfretti sost. Piacenza.

Si è ricevuta la graziosa Missiva del signor X.

SCIOGLIMENTO DI SOCIETA'

La ditta Varetto Angelo e Leboro Antonio, già esercente fabbrica nazionale di tappezzerie in carta in Torino, notifica:

Che resta sciolta detta società dal primo gennaio 1861, come da scrittura di divisione in data d'oggi;

Che ogni socio farà ed eserciterà da sè il suo negozio, fabbricazione, contratti, ecc.

Perciò si avvisano i creditori di tale ditta a presentare i loro titoli di credito non più tardi di mesi 3 a cominciare dal 1.o gennaio 1861.

Ogni contratto che venisse fatto su tal ditta dal 1.o gennaio in poi sarà considerato come invalido.

I separati tengono negozio e fabbrica come segue:

Il signor Varetto Angelo tiene il suo negozio e fabbrica in via Nuova, già Porta Nuova, n. 41, già 4, casa Origlia;

Ed il signor Leboro Antonio continua la fabbrica e negozio in via San Lazzaro, n. 4, già 37, casa Callori, Torino.

BANDO VENALE.

Si notifica che sull' instanza del signor marchese Nicolò Brignole, domiciliato a Genova, rappresentato dal causidico Carlo Simondi, esercente in questa città, suo procuratore alle liti, avrà luogo avanti il tribunale del circondario in Torino sedente, posto in via della Consolata, porta n. 12, già n. 1, casa Ormea, il 8 del prossimo febbraio 1861, ore 8 di mattina, in odio del signor marchese Felice Carlo Gozzani di San Giorgio, domiciliato in questa città, l'incanto per via di subastazione forzata dell'infradescritto stabile, al prezzo di L. 160,000, dall'instante offerto, ed in un sol lotto, alle condizioni apparenti dal bando venale formatosi dal segretario del tribunale del circondario di questa città li 6 dicembre 1860.

Designazione dello stabile da subastarsi, posto in questa città, quotato del tributo diretto verso lo Stato per l' anno scorso 1860 di L. 1374, 70, oltre le spese di riscossione in L. 54, 97, non chè per la sovra tassa di L. 142, 97, e così in totale di L. 1562, 64.

Lotto unico.

Palazzo coll'annessovi giardino, della cumulativa superficie di are 36, 34, pari a tavole 95, piedi 7, oncie 9, posto in questa città, nella sezione Po, via Ambasciatori, ora Bogino, porta n. 2, e via dell'Ospedale, porte nn. 10, 12 e 14, quale palazzo si trova distinto cogli intieri nn. 83 a 101 inclusivi, nel piano G dell'isola 37, intitolata San Giacinto, fra le coerenze della via dell'Ospedale a giorno, della via degli Ambasciatori, ora Bogino, a ponente, e del marchese Scarampi e del Collegio Caccia a notte.

Condizioni della vendita.

1. La vendita avrà luogo in un sol lotto e si aprirà l'incanto sul prezzo dall'instante offerto di L. 160,000.

2. La vendita dello stabile si fa a corpo e non a misura, e sì e come vedesi descritto nel pubblico catastro, e sì e come si trova ed è posseduto dal marchese Felice Carlo Gozzani di San Giorgio, e con tutte le servitù tanto attive che passive allo stesso stabile inerenti e pertinenti, tanto apparenti che non, escluso ogni e qualsiasi richiamo.

3. Il deliberatario dovrà pagare il prezzo del deliberamento sì e come verrà dal tribunale ordinato in apposito giudicio di graduazione, e dal giorno del deliberamento saranno a suo carico tutte indistintamente le spese ed imposizioni d'ogni e qualsiasi sorta, relative allo stabile suddetto.

4. Dal giorno del deliberamento spetterà al deliberatario il possesso dello stabile che gli sarà deliberato, e dovrà uniformarsi alle disposizioni del codice civile quanto agli affittamenti che fossero in corso.

5. Le spese tutte della subasta a partire dall'atto di comando in data delli 11 luglio 1860, quelle di certificato di catastro, dello stato delle ipoteche, perizia e qualunque siasi altra sino e compresa una copia della sentenza del definitivo deliberamento ad uso dell'instante, saranno a carico del deliberatario, che dovrà pagarle al procuratore dell'instante nella somma che risulterà dalla sua parcella, fra giorni 5 successivi al deliberamento.

6. Ogni oblatore dovrà prima d'accostarsi all'incanto adempiere alle formalità dalla legge in proposito prescritte, e depositare nelle mani del segretario del tribunale in danaro od in cedole del Debito Pubblico dello Stato al Portatore, a norma del-l'art. 654 del cod. di proc. civile, il decimo del prezzo d'asta dello stabile suddetto.

7. Ogni oblatore inoltre dovrà aver depositato a mani del segretario, ed in danaro l'ammontare approssimativo delle spese d'incanto e di deliberamento nella somma di L. 10,000.

8. Le offerte all'incanto non potranno essere minori di L. 100.

Torino, 4 gennaio 1861.

Simondi p. c.

AUMENTO DI SESTO.

Il segretario del tribunale del circondario d'Alba fa noto, che il corpo di cascina, sito sulle fini di Diano, composto di casa rustica, campi e prati, della superficie di ett. 5,82,54, e subastatosi a danno di Gio Batt. Montaldo, da Diano, sull'instanza della signora contessa Luigia Reineri, vedova del conte Annibale Caramello, che ne offeriva il prezzo di L. 1585, venne per sentenza di detto tribunale del giorno d'oggi deliberato a favore del procuratore capo Romano Briolo, d'Alba, per L. 3600;

E che il termine utile per farvi l'aumento del sesto, o del mezzo sesto, se permesso, scade con tutto il dì 19 volgente gennaio.

Alba, 4 gennaio 1861.

T. Meineri segr.

APERTURA DI GRADUAZIONE

Sull'instanza del signor avv. Luigi Marini, residente a Torino, l' ill.mo signor presidente del tribunale di circondario di questa città, con decreto 27 scorso dicembre, dichiarò aperto il giudicio di graduazione per la distribuzione del prezzo di stabili posti in questa città di Torino, già proprii di Agapito Magistrini, comprati dalle signore Anna Maria Cusca, moglie di Paolo Cornaglia, e Francesca Scaccabarozzi, moglie del professore Alessandro Antonelli, di L. 5025, ed interessi dal 27 novembre 1858, e di L. 15050, ed interessi dal 20 agosto 1859, date dei rispettivi acquisti per cui sono proprietarie incommutabili, essendosi ingiunti li creditori a produrre e depositare alla segreteria dello stesso tribunale di Torino le loro motivate domande e titoli giustificativi fra giorni 30, a mente del disposto dall'art. 849 cod. proc. civ.

Giolitti proc.

AUMENTO DI SESTO.

Con sentenza di questo tribunale delli 2 dell'andante mese di gennaio, il corpo di casa sito in Dronero, nel Borgo Sottano, descritto in catastro alli num. 78 1|3 e 79, della sezione B, incantatosi ad instanza del signor Carlo Chiapello, di detto luogo di Dronero, veniva deliberato allo stesso Chiapello, al prezzo da esso come instante la vendita offerto di L. 1000, nessuno essendosi presentato ad offerire al seguito incanto.

Il termine utile per fare l'aumento di sesto, scade con tutto il 17 dell'andante mese di gennaio.

Cuneo, 5 gennaio 1861.

Vaccaneo segr.

AUMENTO DI SESTO.

Con sentenza del tribunale del circondario di Cuneo, delli 2 dell' andante mese di gennaio, gli stabili situati sul territorio di Castelletto Stura, consistenti in campi, prati, alteni, casa civile e rustica, nel concentrico di detto luogo, incantatisi ad instanza delli signori Vincenzo Giorgis, Pittavino Giuseppe e Catterina, e delle sorelle Musso, in otto distinti lotti, sulle somme offerte, il lotto primo di L. 800, il secondo di L. 600, il terzo di L. 630, il quarto di L. 200, il quinto di L. 100, il sesto di L. 100, il settimo di L. 600 e l'ottavo di L. 550, venivano deliberati, cioè, il lotto primo a favore del signor Giacomo Pascale, alla somma di L. 2425, il secondo di Vincenzo Giorgis a L. 2750, il terzo di Barale Bartolomeo a L. 2925, il quarto del notaio Gioachino Fumè a L. 220, il quinto di Catterina Pittavino, a L. 560, il sesto del suddetto Barale Bartolomeo, a L. 810, il settimo del prenominato signor notaio Fumè, a L. 1300 e l'ottavo a favore del Giovanni Battista Rosso, a L. 723, tutti domiciliati a Castelletto Stura.

Il termine utile per l'aumento di sesto, scade con tutto il 17 dell'andante mese di gennaio.

Cuneo, 4 gennaio 1861.

Vaccaneo segr.

SUBASTAZIONE.

Il tribunale del circondario di Novara con sentenza 7 dicembre 1860 autorizzò l'espropriazione forzata degli stabili posseduti dalli Giovanni Maria e Giacomo, fratelli Bonino, delle fini di Oleggio, e posti in detto territorio di Oleggio, ed ha fissato l'udienza del giorno 22 p. v. febbraio, per il loro incanto e deliberamento.

La subastazione fu promossa dal signor Francesco Fai, ed avrà luogo l'incanto suddetto in 5 lotti, sul prezzo offerto dall'instante e sotto le condizioni apparenti dal bando stampato.

Novara, 6 gennaio 1861.

E. Spreafico p. c.

SUBASTAZIONE

Il tribunale del circondario di Novara con sentenza 29 passato novembre, sull'instanza di Luigi Sibilla, residente in Novara, autorizzò la subastazione della casa posseduta in Oleggio dal suo debitore Luigi Vismara, figlio minorenne di Mansueto, dimorante pure in Novara, e fissò l'udienza del 15 venturo febbraio per l'incanto e deliberamento, alle condizioni indicate nel bando stampato.

Novara, 23 dicembre 1860.

Brughera proc.

GIUDICIO DI GRADUAZIONE.

Con ordinanza 14 dicembre 1860, il signor presidente del tribunale del circondario di Varallo, sull'instanza di Molino Giovanni e Pietro, fratelli fu Gioanni Battista di Campertogno, creditori, ha dichiarato aperto il giudizio di graduazione per la distribuzione del prezzo di L. 5175, e degli accessorii di cinque lotti di stabili stati subastati con sentenza di esso tribunale 24 luglio 1860, contro il loro debitore Molino Pietro Antonio fu Giovanni Pietro di Mollia, deputando il signor giudice Gippini, ed ingiungendo i creditori a norma dell'art. 849 del codice di proc. civ.

Caus. Francesco Neri proc.

ESTRATTO DI BANDO VENALE.

Si deduce a pubblica notizia che sull'instanza del signor notaio Francesco Zocchi, da Santhià, ed in odio della signora Maddalena Bergamasco, vedova Sangregorio, domiciliata in Bianzè, si procederà nel giorno 19 del p. v. febbraio, nanti il tribunale del circondario di Vercelli, all'incanto e successivo deliberamento dello stabile posto in territorio di Bianzè, regione Cariole, n. 154 della mappa, della superficie di ett. 2,97,70, al prezzo dall'instante offerto di L. 2330, ed alle condizioni indicate nel bando venale in data 4 gennaio 1861, visibile nell'ufficio del sottoscritto.

Vercelli 5 gennaio 1861.

Avv. Viola sost. Bozito.

TORINO, TIP. G. FAVALE E COMP.